

الجمـهورية الجزائريـة الديمـقراطيـة الشعبية

وزارة التعليم العـالي والبحـث العلـمي

جامعة محمد بوضياف – المسيلة

كلية العلوم الإنسانية

قسم التاريخ

سـكة حديـد الحـجاز

(1876م ـ 1908م)

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص تاريخ العالم المعاصر

إعداد الطالب (ة) :

– محمد علي مساعد

لجنـة المناقـشة

الاسم واللـقب	الرتـبة	الصـفة
محمد الشريف حسين	أستاذ محاضر (ب)	مشرفا
سيد علي أحمد مسعود	أستاذ محاضر (أ)	رئيسا
بلعمري فاتح	أستاذ مساعد (أ)	مناقشا

السنة الجامعية: 1436 – 1437هـ / 2015 – 2016م

الجمـهورية الجزائرية الديمـقراطية الشعبية

وزارة التعليم العـالي والبحـث العـلمي

جامعة محمد بوضياف – المسيلة

كلية العلوم الإنسانية

قسم التاريخ



سـكة حديـد الحـجاز

(1876م ـ 1908م)

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص تاريخ العالم المعاصر

إعداد الطالب (ة) :

– محمد علي مساعد

لجـنة المناقـشة

الاسم واللـقب	الرتـبة	الصـفة
محمد الشريف حسين	أستاذ محاضر (ب)	مشرفا
سيد علي أحمد مسعود	أستاذ محاضر (أ)	رئيسا
بلعمري فاتح	أستاذ مساعد (أ)	مناقشا

السنة الجامعية: 1436 - 1437هـ / 2015 - 2016م


بسم الله الرحمن الرحيم

إهداء

...إلى اللذين أوصاني ربي أن أدعوا لهما دائما (و قل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا)

أبي و أمي الكريمين ، أطال الله في عمرهما و أنعم عليهما بالصحة والعافية...

...وإلى كل أفراد أسرتي...

...إلى كل من علمني حرفا وكرهوا علينا الجهل و رعونا بتوجيهاتهم، كل أساتذتي...

...إلى كل الأصدقاء والزملاء المخلصين اللذين عرفتهم، إلى كل من ذكره قلبي ونساه قلمي....

...إلى كل المخلصين في أعمالهم و لأوطانهم...

...إلى هؤلاء جميعا أهدي ثمرة جهدي....

شكر و عرفان

أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل لكي يخرج للنور وأخص بالذكر أساتذتي و في مقدمتهم الدكتور سيد علي أحمد مسعود و الدكتور محمد حسين الشريف اللذان لم يبخلا علينا بتوجيهاتهم ونصائحهم القيمة.

كما أوجه شكري لكل الأساتذة اللذين يشرفون على مناقشة هذه الرسالة، كما أتقدم بجزيل الشكر إلى الزميلين سليمان لكحيلة و فؤاد شيحي اللذين أعاناني على إنجاز هذا العمل ، و إلى كل من ساعدني من بعيد أو قريب.

..... إلى كل هؤلاء أتوجه بالشكر الخالص عرفانا بفضلهم ....

قائمة المختصرات

1- بالعربية:

ج: الجزء

ط: الطبعة

ص: الصفحة

ع: العدد

د م: دون مكان

د ت: دون تاريخ

د ن: دون دار النشر

تر: ترجمة

تح: تحقيق

مرا: مُراجعة

2- بالفرنسية:

P : page.

Op . cit : opera citato.

مقدمـــــــــة

مقدمة

بدأت الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين تولي اهتماما متزايدا بإنشاء شبكة واسعة من الخطوط الحديدية في مختلف أنحائها خاصة في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (1876م - 1908م) ، وذلك بهدف ربط أجزائها البعيدة ببعضها البعض وكذلك تغطية مناطق مختلفة من الدولة العثمانية لإحكام السيطرة التامة عليها ، وإجبار ولاياتها على الخضوع للقوانين العسكرية التي تنص على وجوب إشراكها في مهمة الدفاع عن الخلافة من خلال تقديم المال والرجال ، فضلا عن دورها في نقل القوات إلى أي بقعة كانت ببقاع الدولة التي قد تتعرض للعدوان ، لان مد الخطوط الحديدية يساعد على سرعة توزيع تلك القوات وإيصالها في الوقت المناسب . وقد حقق العثمانيون الكثير من النجاحات في مجال السكك الحديدية ، لا سيما في الأناضول وبلاد الشام ولعل سكة حديد الحجاز كانت المشروع الأبرز من بين تلك المشاريع بسبب الشهرة الواسعة التي اكتسبتها وهذا ضمن التوجه العام الذي انتهجه السلطان عبد الحميد الثاني والذي عمل على تحقيق مشروع سكة حديد الحجاز ، والذي هو موضوع رسالتنا التي نرمي من خلالها إلى تسليط الضوء والتعريف بأكبر مشروع نقل بالسكك الحديدية أنجز في الوطن العربي طيلة فترة الحكم العثماني ، ففي الوقت الذي كانت فيه الدولة العثمانية تعاني من الضعف والتدهور الذي نخر بالأمة الإسلامية قرَّرَ السلطان عبد الحميد الثاني إنشاء مشروع سكة حديد الحجاز وعمل على تحقيقه ، انطلاقا من سعيه لتعزيز التضامن الإسلامي وتقوية مركزه من خلال كسب ولاء المسلمين وتأييدهم له ويعد مشروع سكة حديد الحجاز كدعامة أساسية لسياسة الجامعة الإسلامية من جهة ، ومن جهة أخرى تدعيم قوة الدولة وقدرتها الإستراتيجية.

اسباب اختيار الموضوع :

لقد دفعتنا مجموعة من العوامل الموضوعية ، وأخرى ذاتية لدراسة الموضوع .

فالعلمية الموضوعية تمثلت في التخصص العلمي ، ولأهمية التاريخ المعاصر ومنه تاريخ المشرق العربي المعاصر ، والوقوف على أهم المحطات التاريخية في المشرق العربي إبان عهد السلطان عبد الحميد الثاني ، بالإضافة إلى الأهمية البالغة لمشروع سكة حديد الحجاز وأهميته في تاريخ المنطقة لان هذا المشروع يدخل في سياق تطبيق الجامعة الإسلامية

أما الذاتية : فقد تمثلت في ولعنا وحبنا الشديد لتاريخ الدولة العثمانية في الفترة المعاصرة خاصة فيما تعلق منها بمنطقة المشرق العربي وكذلك لرغبتنا في تسليط الضوء على فترة مهمة من تاريخ المشرق العربي بالإضافة إلى الفضول العلمي في غمار مشروع سكة حديد الحجاز خاصة بعد التشجيع التي لقيناه من المشرف وبعض الأساتذة والتي زادت في رغبتنا وميولنا .

الإشكالية :

تتمحور إشكالية المذكرة حول عدة تساؤلات مطروحة بخصوص أهمية هذا الموضوع ولكن تبقى الإشكالية الرئيسية هي النقطة الجوهرية للموضوع والتي حاولنا حصرها في الإشكالية التالية : **هل مثلت سكة حديد الحجاز أهمية بالغة في تاريخ المنطقة ؟ وفيما تكمن أبعادها ؟**

وتحت هذا التساؤل العام تندرج عدة تساؤلات فرعية أهمها :

1- ماهي المصاعب التي كان يلقاها الحجاج قبل إنشاء السكة الحجازية ؟

2- وماهي أهم الأهداف المتوخاة من إنشاء السكة ؟

3- وفيما تمثلت العوائق والصعوبات التي واجهت المشروع ؟

4- وما هي الانعكاسات التي ترتبت على إنشاء سكة حديد الحجاز ؟

حدود الدراسة :

إن لموضوع البحث خلفية تاريخية تعود إلى بداية اهتمام سلاطين بني عثمان بطريق الحج من الشام الى الحجاز والصعوبات التي كانت تلقاها قوافل الحج قبل السيطرة العثمانية على

الحجاز والشام وبعدها ، ثم استظهرنا الأفكار الأولى لبناء السكة الحجازية حيث تجسدت الفكرة في عهد السلطان عبد الحميد الثاني إلا أن الحدود التاريخية الحقيقية لموضوع دراستنا تبدأ في سنة 1900م وهي سنة الشروع في بناء سكة حديد الحجاز وتنتهي بسنة 1908م وهي سنة الانتهاء منه وتدشينه وهاته المرحلة تعتبر مرحلة غنية وثرية بالأحداث التاريخية والسياسية والمواقف المختلفة التي صاحبت إنشاء سكة حديد الحجاز .

مناهج البحث :

أما فيما يخص مناهج البحث فقد حاولنا إتباع المناهج العلمية المعروفة في حقل الدراسات التاريخية مثل :

1- المنهج التاريخي الوصفي : اعتمدنا على هذا المنهج عندما سلطنا الضوء على الأحداث التاريخية وأعطيناها وصفا تاريخيا كما تتبعنا التسلسل التاريخي والزمني للأحداث

2 - المنهج التحليلي : تم اعتماد هذا المنهج في تحليل المواقف المختلفة سواء أكانت داخلية أم خارجية من مشروع سكة حديد الحجاز ، واستعماله كذلك في تحليل الأفكار الغزيرة للموضوع وهو ما سهل علينا دراسة ومناقشة مختلف الأحداث والوقائع التاريخية وربطها ببعضها البعض واستنتاج ما يمكن استنتاجه .

خطـــــة البحث :

لقد تمت معالجة الموضوع وفق الخطة التالية :

حيث احتوى البحث على مقدمة وفصل تمهيدي وثلاثة فصول وخاتمة وملاحق وهي كالتالي

الفصل التمهيدي حيث تحدث هذا الفصل عن نبذة تاريخية لحركة المواصلات بين الشام والحجاز منذ أقدم الأزمنة حتى العهد العثماني ثم استعرض قافلة الحج الشامي وكيفية سيرها والصعوبات التي تواجهها .

أما الفصل الأول ويحمل عنوان أصول فكرة إنشاء سكة حديد الحجاز والأهداف منها وقد قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين وهما المبحث الأول الأفكار الأولى حول إنشاء سكة حديد الحجاز ، والمبحث الثاني حول الأهداف المرداة من إنشاء السكة

في حين عالج الفصل الثاني موضوع مصادر تمويل سكة حديد الحجاز ومراحل إنشائها والصعوبات التي واجهتها ويندرج ضمن هذا الفصل ثلاث مباحث حيث يتطرق المبحث الأول إلى مصادر تمويل سكة حديد الحجاز أما المبحث الثاني فقد عالج موضوع مراحل إنشائها أما المبحث الثالث يحتوي على الصعوبات التي واجهت إنشاء سكة حديد الحجاز

أما الفصل الثالث فقد خصص للنتائج المترتبة على انجاز سكة حديد الحجاز وذلك في ثلاث مباحث تحمل عناوينها النتائج الدينية والنتائج العسكرية ثم النتائج الاقتصادية والاجتماعية

أما الخاتمة فكانت عبارة عن خلاصة لمجمل النتائج والتحليلات التي توصلنا إليها .

أهم المصادر والمراجع :

لقد اعتمدت المذكرة على مجموعة من المصادر والمراجع المتنوعة أغنت المذكرة بالكثير من المعلومات والآراء والتحليلات المهمة وقد قمنا بتقسيم هاته المصادر والمراجع حسب الموضوع أو الجانب الذي تخدمه ، ومن جملة المصادر نذكر على سبيل الذكر لا الحصر محمد كرد علي في كتابه (خطط الشام الجزء الخامس منه) وكذلك مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني بعنوانيها وهي أولا السلطان عبد الحميد الثاني (مذكراتي السياسية) وثانيا السلطان عبد الحميد الثاني (مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني) بالإضافة إلى مصدر (يقضه العرب) لجورج انطونيوس ، وإبراهيم بيك حليم في كتابه (التحفة الحلمية في تاريخ الدولة العلية) ويلماز اوزتونا (تاريخ الدولة العثمانية)

أما المراجع فقد شكلت رافدا آخر من الروافد التي اعتمدنها في الرسالة وكان من بينها احمد فهد بركات الشوابكة في كتابه (حركة الجامعة الإسلامية) وحافظ وهبة (جزيرة العرب في

القرن العشرين) ، وموفق بني المرجه عن كتاب (صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد الثاني والخلافة الإسلامية) ، وشارل العيساوي في كتابه (التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب 1800-1914)

واعتمدت الرسالة على العديد من الكتب الأجنبية كان من أبرزها كتاب المؤرخ ويليام اوكسنولد (WILLIAM OCHSANWALD) في كتابه (THE HIJOZ RAILOAD)

ولقد أفادت كذلك المذكرة مجموعة من المقالات والبحوث المنشورة في مختلف المجلات العربية مثل(مجلة الحراء) و(مجلة الدارة) .

الصعوبات :

وكأي عمل فلابد من وجود العديد من المصاعب في عملية انجاز هاته المذكرة و التي تمثلت أساسا في صعوبة وجود مصادر ومراجع متخصصة في مشروع سكة حديد الحجاز بالإضافة إلى صعوبة استفتاء وفرز الأفكار والمعلومات الخاصة بسكة حديد الحجاز من مختلف المصادر والمراجع وكذلك طغيان النزعة الذاتية في بعض الكتب وصعوبة الحصول على بعض المعلومات خاصة فيما تعلق بالموقف الروسي من سكة حديد الحجاز ، كما واجهتنا صعوبة كبيرة في حصر المعلومات .

وفي الأخير نتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ المشرف سيد علي احمد مسعود وكل الأساتذة الذين ساعدونا سواء من داخل الوطن أو خارجه حتى خرج هذا العمل إلى النور ، دون نسيان الزملاء الأكارم الذين ما بخلوا علينا بشيء وشجعونا وشكرا .

الفصل التمهيدي

طرق المواصلات بين الشام والحجاز

قبيل إنشاء سكة حديد الحجاز

الفصل التمهيدي:

طرق المواصلات بين الشام و الحجاز قبيل إنشاء سكة حديد الحجاز

لقد كان لارتباط الشام مع الحجاز يتميز بعلاقات متينة وقوية منذ عدة أزمنة [1]، وهو ما جاء في القران الكريم في سورة قريش((لإيلاف قريش إيلافيهم رحلة الشتاء والصيف فليعبدوا رب هذا البيت الذي أطعمهم من جوع وآمنهم من خوف))[2] وقد بني الخط الحديدي الحجازي على نفس المسلك الذي استخدمه العرب في تجارتهم نحو الشام وكذلك الذي استخدمه الحجيج بعد ذلك من الشام إلى مكة [3].

وتمتد جذور العلاقات بين العثمانيين والحجاز إلى ما قبل السيطرة على الوطن العربي ، فقد عرف عن السلطان مراد الأول (1359م - 1389م) انه كان يولي عناية خاصة بالسادة من الأشراف [4] ويتولى رعايتهم وأشارت المصادر العثمانية إلى تاريخ أول صرة [5] أرسلها العثمانيون إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة كانت في عهد بايزيد الصاعقة (1389م - 1402م) وابنه السلطان محمد الجلبي (1402م - 1421م) [6] ، وبعد معركة مرج دابق التي انتصر فيها العثمانيون على المماليك عام (1516م) أصبحت بلاد الشام جزءا من

---

1 - أبو إسحاق إبراهيم محمد الإصطخري ، **المسالك والممالك** ، دن ، القاهرة، مصر ، 1961 ، ص ص 13 ، 14 .

2 - سورة قريش.

3 - مصطفى مراد الدباغ ، **القبائل العربية وسلائلها في بلاد فلسطين** ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، لبنان، بيروت 1976، ص 211 .

4 - **الأشراف** :وهم الذين ينحدرون من نسل النبي (ص) ونتيجة الاحترام الذي خص بيه الأشراف و كانوا معفيين من الضرائب وأبدى العثمانيون تسامحا معهم تقديرا لنسبهم الشريف، ينظر إلى : إسماعيل حقي أوزون جار شلي **أمراء مكة والمدينة في العهد العثماني** ، تر: خليل علي مراد ، دن ، البصرة، العراق، 1995 ، ص 14 .

5 - **الصرة** : وهي الأموال التي كانت ترسل من اسطنبول إلى مكة والمدينة سنويا ، ينظر إلى: أوزون جار شلي المصدر السابق ، ص 51

6 - محمد فريد بك المحامي ، **تاريخ الدولة العلية العثمانية** ، ط 2، دار الفداء للنشر والتوزيع ، بيروت ،لبنان ، 1981 ص 152.

الدولة العثمانية وفي عام (1517م) استولى العثمانيون على مصر ودخل إقليم الحجاز سلميا تحت السيادة العثمانية [1].

وقد تم ذلك بعد أن أرسل شريف مكة الشريف بركات الثاني بن محمد ابنه أبو نمي إلى القاهرة لتقديم الولاء والتهاني للسلطان سليم الأول (1512م-1520م) حاملا معه مفاتيح الحرمين الشريفين رمزا لولائه [2].

لقد تولت الدولة العثمانية مهمة تنظيم سفر قوافل الحج وأشرفت عليها فعليا واعتبر السلاطين العثمانيين أن من أهم واجباتهم تسيير أداء فريضة الحج أمام الراغبين فيها ، إذ اهتموا بطريق الحج والقلاع التي تقع عليه ويشار أن السلطانين سليم الأول وسليمان القانوني (1520م-1566م) وجها اهتماما لهذا الطريق وقاما بترميم بعض القلاع القديمة الواقعة عليه وبنو قلاعا جديدة سواء في المناطق الساحلية أو في المناطق الداخلية وتعد قافلة الحج الشامي ، إحدى القوافل الرئيسية الأربعة التي كانت تقصد الديار المقدسة في الحجاز لأداء فريضة الحج وعرفت بهذا الاسم نسبة إلى المنطقة التي تسير فيها على الرغم من أنها كانت تضم قوافل حجاج أخرى مثل قافلتي الحج العراقي والتركي[3] ، وكانت حماية قافلة الحج تعد من الأولويات الأساسية التي وضعها العثمانيون نصب أعينهم منذ سيطرتهم على بلاد الشام فأمدوها بقوة عسكرية لتوفير الأمن والحماية للقافلة ولمصادر المياه القريبة من المناطق التي تحط بها قوافل الحج [4]، وكان من بين الوسائل التي اتبعها ولاة دمشق لحماية قافلة الحج إبان العهد العثماني هو تعيين بعض الزعماء المحليين كأمراء لقافلة الحج وسبب ذلك أي في اختيار هؤلاء الزعماء لإمارة القافلة يعود إلى مكانتهم المرموقة التي تجعلهم موضع احترام بين القبائل البدوية وتمتعهم بالقوة التي تمكنهم من ردع القبائل البدوية

---

1 - احمد فهد بركات الشوابكة ، **حركة الجامعة الإسلامية** ، دن ، البصرة ، العراق ، 1984 ، ص 277.

2 - **نفسه** ، ص 277 .

3– **نفسه** ، ص277.

4 - نوفان رجاء الحمود ، **حركات العسكر في بلاد الشام في القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلاديين** ، دار الحكمة للنشر بيروت ، لبنان ، 1996 ، ص 101.

إذ ما حاولت الاعتداء على القافلة ، وكان يتوجب على جميع الحجاج طاعة أمير الحج ليسهل عليهم قطع الطريق الحافل بالأخطار والمصاعب دون ترك احد من الحجاج في الطريق ووقوعه أسيرا في أيدي البدو [1].

ولقد كان الحجاج يعانون من صعوبات ومشقات كبيرة في ذهابهم وإيابهم من دمشق إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة كان في مقدمتها طول الفترة الزمنية فقد كانت رحلة الحج الشامي تستغرق أربعين يوما من دمشق إلى المدينة المنورة كذلك عان الحجاج من خطر الهجمات التي كان يقوم بها البدو وقطاع الطرق والتي استهدفت سلب ممتلكاتهم وقتلهم في بعض الأحيان وحاولت السلطات العثمانية معالجة ذلك عن طريق الهدايا التي كان يرسلها السلطان العثماني لقبائل البدو والعطايا التي كان يقدمها لشيوخهم نتيجة لذلك كانت أطراف دمشق في مأمن من غارات البدو على قافلة الحج حيث تقع حوادث اعتداء بالقرب منها[2] إلا أن ذلك لم يحل دون قيام البدو بهجمات مستمرة ضد قوافل الحج كما حدث في سنة (1670م) عندما قامت قبائل حوران بمهاجمة قافلة الحج وقتل عدد من الحجاج وسلب ما وقع بين أيديهم من بضائع التي كان قد جلبها الحجاج من مكة المكرمة والمدينة المنورة وانتهت الموقعة بقتل عدد من العساكر العثمانيين وقتل أمير القافلة [3].

ومن المشاكل الأخرى التي تعرض لها الحجاج هي افتقار قافلاتهم إلى التنظيم منذ انطلاقها من دمشق وحتى وصولها إلى أطراف بلدة المز يريب في حوران حينها يتم لم شمل القوافل فيها ، إضافة إلى ما كانت تتعرض له قوافل الحج الشامي من عناء الحرّ الشديد تارة

1 -Albert Howrani , **the Emergence of the Modern Middle** , East, London, 1981, p7.

2 - حافظ وهبة ، **جزيرة العرب في القرن العشرين** ، ط 5، دار النهضة العربية للطباعة والنشر ، القاهرة ، مصر ، 1982، ص 72.

3 - صالح كولن ، "**سكة حديد الحجاز**" ، **مجلة حراء** ، ع 16، القاهرة ، مصر، مركز التوزيع والنشر، سبتمبر 2009،ص 19.

والبرد القارص أحيانا أخرى في رحلتهم الطويلة [1]، ومع مجيء السلطان عبد الحميد الثاني وجلوسه على عرش الدولة العثمانية (1876م-1908م) وتبنيه لمشروع الجامعة الإسلامية كحركة مضادة لتكالب الدول الأوربية على الأقطار الإسلامية وانطلاقا من تلك السياسة زاد اهتمام السلطان عبد الحميد الثاني بطريق الحج وسلامة الحجاج على طول الطريق[2].

ولقد أولى السلطان عبد الحميد الثاني كذلك اهتماما كبيرا بالحجاز أكثر من أي وقت مضى كونه يضم المركز الروحي الأوحد للمسلمين على حد سواء ويتضح ذلك الاهتمام من العناية الخاصة التي تلقاها الحجاز وكذلك قوافل الحج والتي يمكن أن نلخصها بما يأتي

أولا : زيادة الأموال التي كانت تدفع للبدو والنازلين على طول طرق الحج بهدف حماية قوافل الحج .

ثانيا : رصد مبالغ مالية طائلة لإصلاح الحرمين الشريفين وإن كانت الدولة العثمانية حتى قبل السلطان عبد الحميد الثاني لم تتوان لحظة واحدة في التقصير عن الاهتمام بأي نقطة كانت من النقاط السالفة الذكر[3].

ولقد أعطى السلطان عبد الحميد الثاني مجموعة من الصلاحيات والواجبات لأمير الحج حتى يستطيع الحفاظ على سلامة قافلة الحج في ذهابها وإيابها من دمشق إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة ومن بين هاته الصلاحيات نذكر مايلي :

أولا: الإشراف على تنظيم سير القافلة وتامين سلامتها من خلال القوة العسكرية المرافقة للقافلة والتي تتألف من مشاة والفرسان وكان عدد أفراد القافلة يقدر بحوالي خمسة عشر ألف حاج إضافة إلى عشرين ألف دابة على الأقل

---

1 - إبراهيم فاعور الشرعة ، "**موقف القبائل البدوية من قافلة الحج الشامي والخط الحديدي الحجازي في القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين**" ، **مجلة الدارة** ، ع 4 ،الرياض،السعودية ،تصدر دارة الملك عبد العزيز ، جويلية 2015 ص 38.

2 - إبراهيم فاعور الشرعة، **المرجع السابق** ، ص 39.

3 - محمد محمد التوهامي ،" **رحلة العبدري الى الحجاز**" ، **مجلة الدارة** ، ع 4 ، س 9، الرياض،السعودية ، تصدر دارة الملك عبد العزيز 1984، ص ص99 101 .

ثانيا: منح الأموال والهدايا إلى قبائل البدو القاطنة على الطريق بين دمشق والمدينة المنورة والتي كانت قيمتها تصل إلى (60) ألف ليرة عثمانية.

ثالثا : توفير مياه الشرب للحجاج مجانا ويستأجر أمير الحج لهذا الغرض مئات من الجمال خاصة في المناطق التي لا يتوفر عليها الماء،إضافة إلى ذلك يجب على أمير الحج الاطمئنان على كل الحجاج.

رابعا : يجب على كل الحجاج الامتثال لأوامر وإرشادات أمير الحج قصد تسهيل الطريق الحافل بالأخطار دون أن يدع أحدا من الحجاج يتخلف عنهم و يقع في قبضة البدو[1].

1-Albert Howrani **Op. cit** , p11.

الفصل الأول

أصول فكرة إنشاء سكة حديد الحجاز والأهداف منها

المبحث الأول

الأفكار الأولى حول إنشاء سكة حديد الحجاز

المبحث الثاني

أهداف إنشاء السكة

المبحث الأول :

الأفكار الأولى حول إنشاء سكة حديد الحجاز

لقد سعت الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر إلى العمل على إقامة عدد من الخطوط الحديدية في أرجاء الدولة ومن بينها سكة حديد الحجاز ، لكن المصادر والكتابات التاريخية اختلفت كثيرا حول الشخصية أو الجهة التي كانت وراء إنشاء هذه السكة فهنالك عدد من المصادر والكتب يرجع فكرة إنشاء السكة إلى احد الجنرالات الألمان المشهورين وهو فون درغولتز (vondegoltz) في أواخر القرن التاسع عشر في ظل التقارب الألماني العثماني [1]، وتوجد كتابات أخرى ترجع هاته الفكرة إلى عهد السلطان عبد العزيز (1861م -1876م) الذي منح العديد من الامتيازات خاصة في مجال السكك الحديدية على اثر هذا تقدم مهندس أمريكي من أصول ألمانية يدعى زاميل إلى الدولة العثمانية باقتراح في العديد من المشروعات المقترحة لمد خطوط حديدية كان نصيبها الإهمال ، وبقية الولايات العربية دون خطوط حديدية حتى تولى السلطان عبد الحميد الثاني الحكم في الدولة العثمانية عام 1876م[2].

وأرجعت رواية أخرى فكرة المشروع إلى عام 1880م عندما قام وزير الأشغال العامة العثماني بتقديم مقترح مشروع لإنشاء سكة حديد تربط بين دمشق والأماكن المقدسة لكن المشروع لم يلق ترحيبا من قبل المهندسين والجغرافيين بحجج أهمها إن المناطق التي سوف يمر فيها المشروع تسكنها قبائل من البدو و الرحل واحتمال قيام هؤلاء بشن غارات على الخط الحديدي [3].

1- موفق بني المرجة ، **صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد الثاني والخلافة الإسلامية** ، مؤسسة صخر الخليج للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان ، الكويت ، 1984 ، ص 113.

2- إبراهيم بك حليم ، **التحفة الحلمية في تاريخ الدولة العلية** ، مؤسسة الكتب الثقافية للنشر والتوزيع ،بيروت، لبنان 1988 ، ص 219.

3-Edward Mesd Earle, **the gate power and the Baghdad railwag**,london,1982,p37.

وتعيد رواية أخرى فكرة السكة إلى محمد إن شاء الله وهو مواطن هندي كان يعمل محررا في صحيفة (الوكيل) ، وفيما أشارت رواية أخرى كذلك إلى الملكة فيكتوريا ملكة بريطانية (1837م -1901م) فقد كانت قد كتبت إلى السلطان العثماني عبد الحميد الثاني رسالة أوضحت فيها المعاناة الشديدة التي كان يعاني منها رعاياها من المسلمين الهنود ممن كانوا يقصدون الحجاز لأداء فريضة الحج [1]، وأشارت عدة مصادر وعدد من المؤرخين إلى أن فكرة إنشاء السكة الحديدية الحجازية كانت من بنات أفكار أمين سر السلطان عبد الحميد الثاني احمد عزت باشا العابد[2]وهو مواطن عربي من مواليد دمشق وتولى الإشراف على تنفيذ مشروع سكة حديد الحجاز بين دمشق والمدينة المنورة ، ولقد كان عزت باشا العابد ذا عقلية فذة فلقد استعظم الأتعاب التي يلاقيها الحجاج في ذهابهم وإيابهم إلى الديار المقدسة وبعد دراسة هذا المشروع قدم عزت باشا فكرة إنشاء سكة الحديد إلى الحجاز وتقدم بها إلى السلطان عبد الحميد الثاني على أن يتولى الجيش تنفيذها وأوضح أهمية المشروع للسلطان في عدة جوانب ستفيد الدولة العثمانية[3].

1- سليمان البستاني ، **عبرة وذكرى الدولة العثمانية قبل الدستور وبعده** ، مطبعة الأخبار ، بيروت ، لبنان، 1908 ، ص 223.

2- **احمد عزت باشا العابد:** بن محي الدين بن الهول عمر أغا بن عبد القادر أغا بن محمد أغا العابد وينتمي إلى عشيرة عربية تعرف بقبيلة الموالي وهي تنتسب إلى القبائل الحجازية وتسكن في بادية الشام ، وولد احمد عام 1855 بدمشق وتعلم هناك ودرس النحو والفقه وأصول الحديث ، وتعلم مبادئ اللغتين التركية والفرنسية تقلد عدة مناصب منها عضو دائرة التنظيمات في مجلس اللجان المالية وعين رئيسا للجنة المهاجرين للدولة العثمانية ومن ثم عينه السلطان أمين سره وهذا المنصب لم يحجزه احد من أبناء العرب والمسلمين وبقية هذا المنصب حتى عام 1908 ، ينظر: فيليب دي طرازي ، **تاريخ الصحافة العربية** ، ج 2، المطبعة الأدبية ، بيروت، لبنان ، 1913 ، ص ص 215-220 .

3 - احمد فهد الشوابكة ، **المرجع السابق** ، ص 181.

المبحث الثاني :

أهداف إنشاء السكة

لقد كان السلطان عبدا لحميد الثاني يعتقد أن حركة التنظيمات [1]أخفقت في حل المشاكل التي تعاني منها الدولة العثمانية وزاد من سوء أوضاعها ضياع كثير من أراضيها في الجزء الأوروبي من الدولة العثمانية [2]لذلك استقر رأيه على انتهاج سياسة أكثر مركزية في كل أنحاء الدولة وانشاء خطوط مباشرة للإتصال بين أنحاء الدولة والعاصمة ، فضلا عن تأسيس نظام مركزي لا يسمح بأي انحرافات عن اللوائح المركزية ويتطلب في حالة حصولها تفويضا مسبقا من اسطنبول ، على أن الإصلاحات التي قام بها عبد الحميد الثاني أو تلك التي حاول القيام بها لم تكن على درجة كبيرة من الجدوى نظرا لاستفحال عوامل الفساد والتخريب التي ما انفكت تنخر جسم الدولة العثمانية ، فضلا عن المصاعب التي برزت من خلال الدول الأجنبية ضد الدولة العثمانية [3].

يعد مشروع سكة حديد الحجاز من أهم وأضخم المشاريع التي أنجزها العثمانيون في الوطن العربي ومن المشاريع الخدمية التي أنشأها السلطان عبد الحميد الثاني في ضوء الإمكانيات المتوفرة أنذالك وعلى الرغم من المصاعب الكبيرة التي كانت تعترض إنشاء سكة

1 ـ **التنظيمات** : وهي حركة قام بها السلاطين ورجال الدولة والمثقفين وكانوا يسعون من وراء هذه التنظيمات عن الحلول التي توقف تدهور الدولة العثمانية ويعيد لها حيويتها فبدأت بعهد جديد في زمن السلطان عبد المجيد الثاني عندما استندت التنظيمات إلى مرسومين إصلاحيين أساسيين صدر الأول سنة 1839 وعرف باسم خط كلخانة وصدر الثاني سنة 1856م وعرف باسم خط همايون ، ولقد جاءت هاته المرسومات استجابة لضغط دعاة الإصلاح في الدولة العثمانية من جهة ، والحيلولة دون تدخل الدول الأوربية في الشؤون الداخلية للدولة العثمانية بدعوة حماية الأقليات المسيحية من جهة أخرى ، ينظر الى : سهيل صابان ، **المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية** ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، السعودية ، 2000 ، ص ص 201 - 204.

2 ـ سعيد الأفغاني ، "**قصة الخط الحديدي الحجازي لم تتم فصولا**" ، **مجلة العربي** ، ع 280 ، الكويت ، وزارة الإعلام الكويتة ، 1981 ، ص 20.

3 ـ صالح كولن ،**المرجع السابق** ، ص 20.

حديد الحجاز إلا أن السلطان عبد الحميد الثاني عزم على تذليل كافة الصعوبات والعوائق التي تقف أمام انجاز المشروع وتسيير كافة الطاقات والإمكانيات المادية والبشرية لإتمامه[1].

لقد تحمس السلطان عبد الحميد الثاني كثيرا للمشروع رغبة منه في خدمة المسلمين وخصوصا حجاج بيت الله الحرام ، وقد حرص على توفير كافة مستلزمات الراحة لهم وقد بقيت فكرة إنشاء السكة طي الإهمال حتى عام 1900م عندما أعلن السلطان عبد الحميد الثاني عن عزمه على إنشاء سكة حديد الحجاز بعد أن أدرك فوائدها الدينية والعسكرية والسياسية والاقتصادية في فترة كانت فيها الدولة العثمانية على شق الهاوية[2].

كان السلطان عبد الحميد الثاني (1876م -1908م) وهو رائد فكرة إنشاء مشروع سكة حديد الحجاز الذي كان يعد على رأس منجزاته ، وكان المشروع بمثابة احد أمنيات عبد الحميد الثاني وقد أشار إلى ذلك بقوله « كان إنشاء خط الحديد الحجازي احد أمنياتي منذ زمن فبدأت هذه الأمنية بالتحقق » وكان السلطان عبد الحميد الثاني يهدف من وراء إنشاء سكة حديد الحجاز إلى تحقيق العديد من الأهداف من ضمنها تعزيز قوة الدولة وإظهار قابليتها على تطور والتجديد وتحقيق أهداف سياسية وعسكرية كبيرة على الصعيدين الداخلي والخارجي ، فضلا عن تحقيق التضامن الإسلامي [3] ، ومن جهة أخرى فقد استهدف مشروع سكة حديد الحجاز تحقيق أهداف أخرى منها:

أولا : تخفيف الأعباء والمشاق التي كانت تعترض حجاج بيت الله الحرام أثناء ذهابهم وإيابهم من دمشق إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة فلقد كان الحجاج يلقون شتى المتاعب وهم يمتطون الجمال عبر الصحاري القاحلة وتحت حرارة الشمس الشديدة في فصل الصيف

1ـ Showstand Fordand Ezd karul show , **history of the ottoman empire and modren turky 1808 -1915**, vol 2, new york , usa , 1977,p 243.

2 ـ يلماز اوزتونا ، **تاريخ الدولة العثمانية** ، تر: عدنان محمود سلمان ، مج 2 ، شركة الهلال المساهمة للطباعة والنشر والسياحة والصحافة والدعاية ،إسطنبول، تركيا ، 1990 ، ص 139.

3 ـ السلطان عبد الحميد الثاني ، **مذكراتي السياسية** ، ط 5 ، مؤسسة الرسالة ، بيروت ، لبنان ، 1986 ، ص 105.

والبرد القارص في فصل الشتاء إضافةً إلى تعرضهم لغارات البدو والتي كانت تلحق خسائر كبيرة بأرواحهم وأملاكهم سيَّما وأنه كان يصعب تعقبهم في أعماق الصحاري وفرض الأمن[1]. والنظام في مناطقهم فضلا عن تقليص المدة الزمنية التي كانت تستغرقها قافلة الحج لذلك حاول السلطان عبد الحميد الثاني التخفيف من الأعباء عبر إنشاء سكة حديد الحجاز[2].

ثانيا : ومن الأهداف الأخرى التي توخاها السلطان عبد الحميد الثاني من المشروع هو تعزيز الصلات بين المسلمين وأشار في ذلك في قوله :" المهم هو إتمام خط سكة حديد بين دمشق ومكة في أسرع وقت ففي هذا تقوية للرابطة بين المسلمين"[3] كذلك حاول السلطان عبد الحميد الثاني من خلال تسهيل أداء فريضة الحج لنيل استحسان الحجاج والترويج لمشروع الجامعة الإسلامية بين الحجاج على أمل أن يقوموا عقب عودتهم إلى أوطانهم بنشر أفكار الجامعة الإسلامية تلك الأفكار التي كان جمال الدين الأفغاني [4](1839م - 1897م) رائدها وداعيتها الأكبر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر فقد كان الأفغاني يؤمن بقوة الوحدة الإسلامية ، ومن جانب آخر كان السلطان عبد الحميد الثاني يسعى إلى دعم مركزه كخليفة وكسب تأييد المسلمين له[5].

---

1 - إبراهيم رفعت باشا ، **مرآة الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية** ، ج 2، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة ، مصر ، 1925، ص 71.

2 - **نفسه** ، ص 71.

3 - السلطان عبد الحميد الثاني ، **مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني** ، تر : محمد حرب ، دار الأنصار ، القاهرة ، مصر 1978 ، ص 9.

4 - **جمال الدين الأفغاني** : ولد عام 1839م في سعد أباد في أفغانستان ونشا في كابول وتعلم فيها علوم الدين والفقه وزار عدد من الأقطار العربية والإسلامية ثم رحل إلى باريس وأنشأ فيها رفقة الشيخ محمد عبده مجلة (العروة الوثقى) ثم دعاه السلطان عبد الحميد الثاني إلى اسطنبول وقربه منه وساند جمال الدين الأفغاني السلطان عبد الحميد في مشروع الجامعة الإسلامية ، وبقي الأفغاني في اسطنبول حتى وفاته بها سنة 1897م ، ينظر الى : عبد القادر المغربي ، **جمال الدين الأفغاني** دن ، القاهرة ، مصر، 1948 ، ص ص 15 -30.

5 - جورج انطونيوس ، **يقظة العرب تاريخ حركة العرب القومية** ، تر: ناصر الدين الأسدي و إحسان عباس ، ط 8، دار العلم للملايين ، بيروت ، لبنان ، 1987، ص 142.

ثالثا : ومن الأهداف الأخرى التي سعى إليها عبد الحميد الثاني هو استخدام سكة حديد الحجاز لغرض تشديد قبضته على ما تبقى من الأقطار العربية خاصة وان عدد من الدول والأقطار العربية كانت قد وقعت في قبضة الاستعمار الأوروبي مثل الجزائر عام 1830م وتونس عام 1881م ومصر عام 1882م [1].

وكذلك كان مسعى السلطان عبد الحميد الثاني من إقامة السكة هو إجهاض أي محاولة انفصال أو تمرد في الأقطار العربية الواقعة تحت سلطة الدولة العثمانية ، فقد كانت بلاد اليمن الواقعة على مسافة بعيدة من العاصمة العثمانية تتحين الفرصة لتخلص من السيطرة العثمانية وقد أعلن أهلها الثورة ضد الوالي العثماني أكثر من مرة وهكذا أدركت الدولة العثمانية وجوب إنشاء سكة حديدية تربطها بتلك الأجزاء [2]لتسريع نقل قطاعاتها العسكرية وتشديد سيطرتها على الجزيرة العربية وتمكنها من الدفاع عنها ضد أي تهديد أجنبي [3]

وقد أكد السلطان عبد الحميد الثاني على ذلك بقوله: " أن الخط الحديدي الذي أمده من دمشق إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة سيكون سياجا للبلاد العربية فيمكنها في المستقبل أن تدافع عن كيانه"

وقد عزمت الحكومة العثمانية على توسيع نفوذها في أطراف شبه الجزيرة العربية مثل بوادي الشام والعراق ثم التوغل داخل شبه الجزيرة ذاتها وأضاف السلطان عبد الحميد الثاني قائلا: "إن سكة حديد مكة لم تصمم فقط لتؤمن للسلطان امتلاكا غير قابل للنزاع للاماكن الإسلامية المقدسة ، ولكن لتسهل أيضا ضم نجد وتهدئة اليمن" وفضلا عن ما تقدم فقد كانت الدولة العثمانية تدرك أن الولايات العربية تعد مصدرا هاما لتزويدها بالمال والرجال [4]

---

1 . أكمل الدين إحسان أوغلو ، **الدولة العثمانية تاريخ وحضارة** ، تر : صالح سعداوي ، ج 1 ، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية ، إسطنبول ، تركيا، 1999 ، ص 709.

2 . **نفسه** ، ص 709.

3 . موفق بني المرجة ، **المرجع السابق** ، ص 14.

4 . السلطان عبد الحميد الثاني ، **مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني** ، **المصدر السابق** ، ص 96.

رابعا : لقد أدرك السلطان عبدا لحميد الثاني أهمية مشروع سكة حديد الحجاز من الناحية الإستراتيجية حيث انه سيأخذ مسارا قريبا من الطريق البحري الذي يربط بين الشرق والغرب عبر قناة السويس التي فتحت سنة 1869م والتي سهلت الاتصال بين الشرق والغرب إلى حد بعيد ، لكن وقوعها تحت السيطرة البريطانية منذ 1882م الأمر الذي دفع بالسلطان عبد الحميد الثاني إلى إيجاد طريقة بديلة لقناة السويس [1].

وقد عبر السلطان عبد الحميد الثاني عن ذلك بقوله: "سيتم إن شاء الله مد هذا الخط وسنستغني عن قناة السويس ، وستربط اسطنبول بالمدينتين المقدستين مكة والمدينة المنورة وسنتمكن من تامين المواصلات المدنية والعسكرية بكل أمان واطمئنان"[2]، ولا شك أن سكة حديد الحجاز هدف استراتيجي يتمثل في ربط غرب شبه الجزيرة العربية مع مركز الدولة بطريق سريع وفعال دون استخدام قناة السويس التي تتحكم فيها بريطانيا .

فضلا من ان إنشاء سكة حديد الحجاز سيمكن السلطان عبد الحميد الثاني من الكشف عن المؤامرات التي تخطط لها بريطانيا في منطقتي البحر الأحمر والجزيرة العربية والعمل على إحباطها الأمر الذي سيؤدي إلى تعزيز مركزه في وجه بريطانيا في تلك المناطق [3].

خامسا : ومن الأهداف الأخرى للسلطان عبد الحميد الثاني من إنشاء سكة حديد الحجاز هي الظهور أمام الدول الغربية بمظهر الحاكم القادر على القيام بمشاريع ضخمة خصوصا وان الدولة العثمانية كانت قبيل عهد السلطان عبد الحميد الثاني تعاني من تدهور شديد في

1 . عمر عبد العزيز عمر ، **تاريخ المشرق العربي 1516- 1922** ، دار النهضة العربية للطباعة و النشر و التوزيع الإسكندرية ، مصر ، 1992، ص 329.

2 - السلطان عبد الحميد الثاني ، **مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني ، المصدر السابق** ، ص 106.

3 - توفيق علي برو ، **العرب والترك في العهد الدستوري العثماني 1908-1914**، معهد الدراسات العربية العالمية ، القاهرة ، مصر ، 1961م ، ص 35.

أوضاعها المالية مما اضطرها إلى طلب القروض من المصارف والبنوك الأوروبية وأصيبت عملتها في الوقت نفسه بتضخم شديد [1].

سادسا : كما أدت العوامل الاقتصادية دورا كبيرا في إنشاء سكة حديد الحجاز خاصة وان مساحة الأقطار العربية واسعة وعدد سكانها كبير وكذلك يوجد فيها مناطق خصبة يمكن استغلالها لأغراض زراعية وبصورة خاصة المناطق التي تمر بها السكة [2]

فضلا عن تنشيط التجارة وكان من الواضح أن تساهم السكة بشكل كبير في تسهيل نقل وتصدير المنتجات الزراعية والحيوانية والمعدنية ومن ثم يؤدي بالنفع الاقتصادي للدولة العثمانية ، علاوة على ان السلطان عبد الحميد الثاني كان يمتلك أراضي واسعة خاصة به في فلسطين وسوريا التي تعرف بالأملاك السنية وأراد من إنشاء السكة تسهيل الوصول إلى تلك الأراضي [3].

---

1 - محمد كرد علي ، **خطط الشام** ، ج 5 ، المجمع العلمي العربي، بيروت ، لبنان ، 1971 ، ص 187.

2 - صباح حسين أعقاب الجراح ، **الأملاك السنية في العراق 1876-1909**، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة الموصل ،العراق، 2000 ، ص ص 24-49.

3 **- نفسه** ، ص ص 24-49.

الفصل الثاني

مصادر تمويل سكة حديد الحجاز ومراحل إنشائها والصعوبات التي واجهتها

المبحث الأول

مصادر تمويل سكة حديد الحجاز

المبحث الثاني

مراحل إنجاز سكة حديد الحجاز

المبحث الثالث

الصعوبات التي واجهت سكة حديد الحجاز

المبحث الأول :

مصادر تمويل سكة حديد الحجاز

كانت فترة السلطان عبد الحميد الثاني من أصعب فترات الدولة العثمانية من الناحية الاقتصادية ، ولم يدخر السلطان عبد الحميد الثاني أي جهد من اجل سداد الديون الخارجية الضخمة التي ورثها عن أسلافه ، ورغم انه قد اضطر للحصول على قروض خارجية ضئيلة في بعض الأوقات ، إلا أن ما قام بسداده كان يفوق بكثير ما اقترضه وكان يدرك أن الديون الخارجية تزعزع هيمنة الدولة والديون الداخلية تزعزع سلطتها ، ومن ثم لم يفكر في الحصول على أية قروض خارجية لتمويل إنشاء خط حديد الحجاز وكانت التبرعات للمرة الأولى في تاريخ الدولة العثمانية هي المصدر الأول لتمويل هذا المشروع الضخم [1].

ويعد مشروع سكة حديد الحجاز احد المشاريع الضخمة التي أمر السلطان عبد الحميد الثاني بإنشائها وكان ذلك يوم 31 سبتمبر 1900م ، وهو اليوم الذي يتزامن فيه مع الذكرى الرابعة والعشرون لجلوسه على عرش الدولة العثمانية [2]، وكان المشروع يتطلب مبالغ مالية ضخمة لانجازه تراوحت تقديراتها بحوالي (443) مليون ليرة عثمانية وهو مبلغ كبير خاصة مع الظروف الاقتصادية التي كانت تتخبط فيها الدولة العثمانية ، وقد عقد السلطان عبد الحميد الثاني العزم على التبرع للمشروع وذلك من خلال تسليط الأضواء على المنافع العديدة التي سوف يحققها المشروع للحجاج من خلال تخفيف متاعب سفرهم ورفع الغبن عنهم وتقليص المدة الزمنية التي تستغرقها رحلة الحج [3].

ولقد خاطب السلطان عبد الحميد الثاني المسلمين مؤكدا على أن هذا المشروع هو مشروع إسلامي خيري وسوف يترتب على المتبرع له اجر وثواب عظيمين من الله ،

1- صالح كولن ، **المرجع السابق** ، ص 23.

2 -عبد العزيز السيد محمد ، **سكة حديد الحميدية** ، دن ، القاهرة ، مصر ، 1991 ، ص 31.

3 - محمد كرد علي ، **خطط الشام** ، **المصدر السابق** ، ص 209.

وكمكافئة من عبد الحميد الثاني للذين أسهموا بالتبرع للمشروع والحث على مزيد من التبرعات اصدر أوامر بمنح الألقاب والنياشين والميداليات للمتبرعين واصدر كذلك أوامر بمنح ميداليات ذهبية للذين يتبرعون بأكثر من (100) ليرة عثمانية ومنح ميداليات فضية للذين يتبرعون بأقل من (100) ليرة عثمانية ، واصدر عبد الحميد الثاني تعليمات بمنح لقب باشا لأولئك الذين يتبرعون بألف ليرة عثمانية فأكثر .

وتشكلت لجنتان رئيسيتان للإشراف على الشؤون المالية والإدارية للمشروع وهما:

اللجنة الأولى : وهي اللجنة العليا وكان مقرها في اسطنبول تولت وضع الخطط العامة للمشروع وتدبير الأموال اللازمة له وتحديد أوجه نفقاتها وإجراء الترتيبات الخاصة بالأراضي من الآلات والمكن والقضبان الحديدية ، وكانت اللجنة برئاسة الصدر الأعظم وعضوية باشا العابد وحسن باشا ناظر البحرية وعدد من الوزراء إلى جانب بعض موظفي وزارة الأشغال الذين تم تعيينهم كمستشارين فنيين ، وتشكلت إلى جانب تلك اللجنة هيئة يرأسها رشاد باشا وزير المالية لاستلام الأموال التي يتم التبرع بها من مختلف أنحاء العالم الإسلامي .

اللجنة الثانية : وكان مقرها دمشق ويرأسها والي دمشق ناظم باشا وعضوية مدير عام سكك حديد الحجاز كاظم باشا ، فضلا عن عدد من كبار الفنيين مثل مايسنر باشا (MEISSNER) وهو رئيس مهندسين السكك الحديدية ، وتقوم هذه اللجنة بمهمة دراسة خطط المدير العام ومقترحاته وإرسالها إلى اللجنة العليا في اسطنبول لاتخاذ القرارات اللازمة بشأنها علاوة على صرف المرتبات والأجور ، وكانت رئاسة هاته اللجنة إلى رئيس المشروع المشير كاظم باشا الذي كان يتميز بقدراته التنظيمية وبحماسته ونشاطه[1].

1 - شارل العيساوي ، **التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب 1800 - 1914**، تر : رؤوف عباس حامد ، دار العلم للملايين ، لبنان ، 1900 ، ص ص 369-371.

وقد نستطيع تقسيم مصادر تمويل مشروع سكة حديد الحجاز على النحو التالي :

1- مصادر التمويل الداخلية :

افتتح عبد الحميد الثاني حملة جمع التبرعات بتبرعه بمبلغ (320) ألف ليرة عثمانية مساهمة منه في دعم المشروع وتحفيز المسلمين ، ثم تبعه كبار المسؤولين في الدولة مثل الصدر الأعظم فقد تبرع بمبلغ (810) ليرة عثمانية ، كذلك تبرع عدد من الوزراء وتشكلت لجان فرعية لجمع التبرعات من مختلف الولايات العثمانية برئاسة رؤساء الوحدات الإدارية كالولاة والمتصرفين والقائمين المقامات وما إن بوشر بالعمل في المشروع حتى بدأت التبرعات تنهال من مختلف أرجاء الولايات العثمانية لدعم المشروع واتسع نطاق حملة التبرعات لتشمل كافة الولايات العثمانية فعلى سبيل المثال تعهد كل من ولاة بيروت ودمشق وحلب بجمع مبلغ (100) ألف ليرة عثمانية كما التزمت ولايتا طرابلس الغرب واليمن بمبلغ سنوي يرسل إلى اللجنة العليا في اسطنبول لدعم مشروع سكة حديد الحجاز بالإضافة إلى والي البورصة الذي تعهد بجمع مبلغ (75) ألف ليرة عثمانية[1] .

وفي العراق الذي كان تابع للدولة العثمانية قوبلت حملة التبرعات في الأوساط الرسمية والشعبية باستجابة كبيرة ففي بغداد مثلا تشكلت لجنة التبرعات في عام 1900م وبدأت أعمالها بجمع التبرعات وقد جمعت تبرعات كبيرة في غضون فترة قصيرة حيث تم جمع مبلغ (290) ألف ليرة عثمانية في عام 1900م ثم تحويلها إلى اللجنة العليا في اسطنبول ، وقد تنوعت أنواع التبرعات من اجل تمويل المشروع سكة حديد الحجاز من تبرعات نقدية وتبرعات عينية مثل تنازل ملاك الأراضي عن أراضيهم التي احتاج إليها المشروع أي الأراضي التي مرت عليها سكة الحديد[2].

1- محمد كرد علي ، "**سكة الحجاز** "، **مجلة المقتطف** ، ج 11، مج 22، القاهرة، مصر ، دن ، 1904 ، ص 971.

2 **- نفسه** ، ص971 .

2- مصادر التمويل الخارجية :

تلقى العالم الإسلامي الدعوة للمساهمة في حملة تبرعات لمشروع سكة حديد الحجاز بترحاب كبير فبدأت التبرعات تنهال من جميع أرجاء العالم الإسلامي ففي مصر والتي كانت خلال تلك الفترة تابعة اسميا للدولة العثمانية فقد تبرع الخديوي عباس حلمي الثاني (1822م - 1922م) بإرسال بعض مواد البناء كمساهمة منه في إنشاء المشروع ، ونظرا للموقف المعادي الذي وقفته سلطات الاحتلال البريطاني من مشروع سكة حديد الحجاز فلقد كان الطابع غير رسمي هو الغائب عن حملة التبرعات في مصر [1].

ولقد لقي نداء السلطان عبد الحميد الثاني استجابة تلقائية وفورية بين كافة المسلمين في شتى بقاع العالم ، حيث اقتطع المسلمون من أقواتهم ومدخراتهم للمساهمة في تمويل الخط الحجازي بل إن دولة ذات صراع تاريخي مع الدولة العثمانية مثل إيران قد جمعت أيضا مقدارا من التبرعات وأرسلته إلى اسطنبول ، وانهالت التبرعات التي جاءت من مناطق مترامية الأطراف مثل الهند وأفغانستان ومن مناطق أخرى مثل الجزائر ،السودان ،تونس اندونيسيا وماليزيا ، وجاءت كذلك التبرعات التي تم جمعها من الخارج تكفي لإنشاء ثلث الخط الحجازي [2].

---

1 - **المنار** (القاهرة) ، ج 31، مج 3، 1900 ، ص ص 362، 363.

2 - صالح كولن ،**المرجع السابق** ، ص ص 23، 24.

المبحث الثاني :

مراحل انجاز سكة حديد الحجاز

عندما توفرت الإعتمادات المالية المطلوبة لتغطية نفقات المشروع ، كمرحلة أولية بادرت الدولة العثمانية إلى توفير المواد اللازمة للبدء في التنفيذ والبناء ، في الأول من سبتمبر عام 1900م شرع بالعمل الفعلي لتنفيذ الخط الحديدي الحجازي من قبل شركة ألمانية مكلفة بأعمال البناء وكانت البداية من المزيريب في منطقة حوران جنوب دمشق ، حيث سبق لشركة فرنسية منذ عام 1894م أن حققت مشروع سكة حديد دمشق المز يريب ، فقرر المنفذون الاستفادة من إمكانياتها في نقل الحجاج من دمشق إلى المزيريب ومن ثم إلى الحجاز عبر الخط الجديد[1].

وكما سبق وان ذكرنا فقد عين السلطان لجنة مركزية للإشراف على تنفيذ المشروع وكان مقرها دمشق أسندت رئاستها إلى ناظم باشا وجعل المهندس الألماني مسنر باشا رئيسا للمهندسين وكان الأخير قد اكتسب خبرة واسعة من خلال عمله في إنشاء سكة حديد بغداد ولذلك منحته الدولة العثمانية لقب باشا ، كما أصبح صادق باشا مساعد لمسنر باشا في حين أوكلت مهمة تنسيق أعمال الإنشاء إلى اللواء كاظم باشا ومنذ بداية عهد مسنر باشا تم استخدام مهندسين أوروبيين كان اغلبهم ألمانا كما تم الاستعانة بالصناع المصريين والسوريين أما الأعمال العادية التي لا تحتاج إلى مهارة فنية خاصة فقد قام بانجازها جنود الجيش العثماني[2].

---

1 - زكي صالح ، **بريطانيا والعراق حتى عام 1914** ، دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري ، مطبعة العاني ، بغداد ، العراق ، 1968 ، ص 238.

2 - محمد كرد علي ، **مجلة المقتطف ،المصدر السابق**، ص 970.

حاولت الدولة العثمانية تامين المواد اللازمة للبناء من مواردها الداخلية لكن محاولاتها لم تحرز نجاحا يذكر الأمر الذي اضطرها إلى شراء معظم المواد المصنوعة من أوروبا وأمريكا لا سيما القضبان والعربات ، وكانت القضبان الحديدية أكثر المواد ثمنا وأغلاها [1].

تم بناء أول قسم من السكة من المزيريب إلى درعا ومن ثم إلى الزرقاء بطول 250كلم ما بين عامي (1902م - 1903م) فيما تلا ذلك قسم دمشق - درعا بطول 124كلم وبعده قسم الزرقاء - القطرانة بطول 123 كلم وفي الأول من سبتمبر 1904م اكتمل تمديد المشروع إلى معان على بعد 470 كلم من دمشق ، وبهذه المناسبة تم إقامة حفل افتتاح رسمي بحضور وفد من رجال الدولة البارزين وبعد وصول الخط إلى معان تتابع العمل على تمديده نحو الجنوب الشرقي ليخترق بذلك الصحاري القاحلة حتى شارف المدورة التي تبعد عن معان بحدود 114كلم[2]، وفي ذلك الوقت أعلن السلطان عبد الحميد الثاني أن حلمه ببناء سكة حديد الحجاز أصبح في طور التحول إلى حقيقة ، وأعطى الفضل في جمع الأموال اللازمة إلى كل المسلمين والى الإدارة الناجحة ولمستشاره عزت باشا العابد ، وأضاف قائلا : " إن هذا المشروع اثبت أننا نملك القدرة على كبح جماح الانجليز الذين بذلوا قصارى جهدهم لمعارضته ،و الآن فان السكة ستمكن الدولة العثمانية على تجنب استخدام قناة السويس في حالة اضطرارها إلى إرسال قوات إضافية في الحجاز واليمن " [3].

وفي سبتمبر 1907م وصلت السكة الحجازية إلى تبوك وجرى احتفال متواضع بهذه المناسبة وقبيل أن ينتهي عام 1907م تم افتتاح خط تبوك - مدائن صالح التي تبعد 955 كلم عن دمشق وعند إيصالها إلى مدائن صالح كان على المهندس الألماني مسنر باشا

---

1 - جورج انطونيوس ، **المصدر السابق** ، ص 142 .

2 - مطلق البلوري ، **الوجود العثماني في شمال الجزيرة العربية 1908 - 1922**، جداول للنشر والتوزيع ، بيروت لبنان 2011 ، ص 101.

3 - السلطان عبد الحميد الثاني ، **مذكرات سلطان عبد الحميد الثاني** ، **المصدر السابق** ، ص 116.

والطاقم الأوروبي العامل في السكة أن يسلم مسؤولية إكمالها إلى الدولة العثمانية [1]، لأنه وصل إلى نقطة لا يسمح بان تطأ ترابها الا لغير المسلمين وهكذا تابع العمل بعد ذلك مجموعة من المهندسين العثمانيين بإشراف من قبل المهندس العثماني مختار بيك [2].

حتى أصبح الخط قريبا جدا من الأراضي المقدسة في الحجاز لينجز بالكامل عندما وصل أول قطار إلى المدينة المنورة بتاريخ 22 أوت 1908م ، لكن الافتتاح الرسمي لإكمال المشروع اجل إلى الأول من سبتمبر المصادف ليوم عيد جلوس السلطان على العرش وتوليه مهام الحكم وأخذت في حينها ألاف الخطابات والوثائق تنهال على السلطان من كل بلد يسكن فيه المسلمون ، وهم يعلنون فيها ولائهم له وتعلقهم بدعوة الجامعة الإسلامية التي تبناها السلطان عبد الحميد الثاني[3].

ومما تجدر الإشارة إليه هو إنشاء مجموعة من الخطوط الفرعية لسكة حديد الحجاز منها خط حيفا - عكا - وخط درعا - البصرة ، وخط عنيزة - الشوبك ووصفت سكة حديد الحجاز بأنها كانت على درجة عالية من الإتقان وقد قدر طول الخط بنهاية العمل بمسافة تصل الى نحو حوالي 1302 كلم وبلغت الكلفة النهائية لإنشائه بحدود ثمانية ملايين ليرة عثمانية ، وكان نوع سكة من النوع الضيق البالغ عرضه 105 سنتم ، ولقد صمم هذا الخط لأغراض عسكرية وإستراتيجية وان كانت واجهته الدعائية دينية بحته [4] .

---

1 - محمد كرد علي ،**خطط الشام، المصدر السابق** ، ص 174.

2 - موفق بني المرجة ، **المرجع السابق** ، ص 120.

3 - موفق بني المرجة ، **المرجع السابق** ، ، ص 120.

4 - حسين بن محمد نصيف ، **ماضي الحجاز وحاضره** ، ج 1 ، مكتبة ومطبعة خضير ، القاهرة ، مصر ، 1930 ص . 201

المبحث الثالث :

الصعوبات التي واجهت إنشاء سكة حديد الحجاز

أولا / المعارضة الداخلية : واجهت سكة حديد الحجاز معارضة كبيرة من قبل القبائل التي كانت تقطن المناطق الواقعة بين دمشق والمدينة المنورة ، وكذلك معارضة أشراف مكة لها ، ولقد كانت القبائل البدوية تحصل على هدايا وعطيات سنوية من الحكومة العثمانية تصل قيمتها إلى (60 ألف ليرة عثمانية) تمنح إلى مشايخ تلك القبائل لقاء عدم قيامهم بغارات على قوافل الحج التي تمر عبر أراضيها ، وكان من بين الأسباب التي حملت تلك القبائل على اتخاذ موقف معارض من إنشاء سكة حديد الحجاز أنهم رأوا في سكة الحديد تهديدا لمصدر رزقهم ذلك ما يفسر معارضتهم ومهاجمتهم لمنشاتها حيث كانت تلك القبائل تقوم بنقل الحجاج بواسطة جمالهم خاصة من الموانئ الشمالية للبحر الأحمر إلى المدينة المنورة لقاء أجور عالية ، وقد تمثلت اعتداءات القبائل العربية على سكة الحديد في القبائل القاطنة شمال الحجاز وحول المدينة المنورة تحديدا ، وقد عدد القنصل البريطاني في دمشق القبائل الحجازية الرئيسية المعارضة لمد السكة وهي قبائل بنو علي وجهينة ، والحمدة وولد محمد ، والحوازم والتي قامت بالدور الرئيسي في مقاومة مد السكة حسب رواية القنصل العام الأمريكي في بيروت [1].

وقد كانت السلطات العثمانية تتوقع منذ البداية أن تلقى عملية إنشاء سكة الحديد مقاومة من القبائل ولذلك خصصت خمسة آلاف جندي للقيام بعملية الحماية اللازمة لكن ذلك لم يكن كافيا للحيلولة دون قيام القبائل بالأعمال العدائية المتوقعة فأخذت القبائل تقوم بعمليات السطو على معدات السكة ، ثم انتقلت للهجوم المباشر على قوات الحماية

1- محمد كرد علي ، **خطط الشام، المصدر السابق** ، ص 187 .

الحكومية فشنت هجوما على قوة كانت مرافقة للمشير كاظم باشا المشرف على السكة وقتلت مئة من أفرادها وعندها اضطرت السلطات العثمانية لزيادة عدد قوات الحماية [1].

ولقد أدى هذا بالدولة العثمانية إلى استخدام القوة من جديد ضد القبائل البدوية التي كانت تسبب لها إزعاجات ففي عام 1904م طلب والي المدينة المنورة احمد راتب باشا (3000) رجل من دمشق ، حتى يخضع القبائل البدوية الموجودة بين ينبع والمدينة المنورة وخاصة قبيلة حرب ، وكان هدف هؤلاء البدو من مثل هذه الاعتداءات هو وقف العمل بالمشروع لإدراك هؤلاء البدو حجم الخسارة الناتجة عند مد الخط الحجازي ، وبالتالي توقفهم عن نقل الحجاج وما يتبع ذلك من توقف الدولة العثمانية عن دفع الهبات السنوية لشيوخ القبائل البدوية ، بالإضافة إلى أن الخط سيمنح الدولة العثمانية وسيلة آلية ضخمة وسريعة لحشد الجنود ضدهم في مناطق كانت الدولة في السابق تتحاشى دفع جنودها إليها.[2]

أما بالنسبة للأشراف : فقد عاصر الشريف عون الرفيق [3](1882م - 1905م) في السنوات الأخيرة من إمارته المراحل الأولى لبناء السكة ، لكنه لم يقدم الدعم المعنوي والمادي الكافي ، وربما يعزى ذلك إلى خشيته من دور الخط الحديدي في تحقيق النفوذ المباشر للدولة العثمانية على الحجاز عن طريق نقل القوات والمعدات العسكرية في أي وقت كان فرض هيبة الباب العالي على تلك البلاد وكبح جماح أي تمرد ولتلك الأسباب مجتمعة وقف عون الرفيق بالند من تقدم المشروع وكان يدعم في السر انتفاضات البدو وهجماتهم

---

1 - خالد حمود السعدون ،" **مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز أسبابها ، وتطوراتها** "، **مجلة الدارة** ، ع 2 ، الرياض السعودية،تصدر عن دارة ملك عبد العزيز ، فيفري 1989 ، ص 50.

2-William Ochsenwald, **Opposition to political . centralization in south Jordan and the Hejaz 1900 - 1914** , California , usa , vol , (LXIII) , no 46, October , 1973, p299.

3 - **الشريف عون الرفيق** : وهو من أشراف عون الابن الرابع للشريف محمد بن عون ، سبق له أن عين شريفا على الحجاز بالوكالة عام 1877 لحين وصول أخيه الشريف حسين باشا من اسطنبول ليتولى شؤون الإمارة في مكة ، إلا انه حاز على الشرافة عام 1882 بالأصالة خلفا للشريف عبد المطلب بن غالب ، ينظر إلى : عارف عبد الغني ، **تاريخ أمراء مكة المكرمة من 629م - 1926م** ، دار البشائر للطباعة والنشر والتوزيع ، دمشق ، سوريا ، 1992 ، ص 839.

ضد السكة ومهما يكن من أمر فان الشريف عون الرفيق لم يحالفه الحظ في مشاهدة إكمال المشروع بعد أن قضى نحبه عام 1905 م[1].

وبعد ذلك رشح الحسين بن علي لمنصب الشرافة على الحجاز وصدر الفرمان السلطاني بتعيينه لذلك المنصب الرفيع وغادر الحسين مع أسرته منفاه في الأستانة عائدا إلى بلاده بعد غياب دام خمسة عشر عام ليتولى مهام الإمارة في مكة المكرمة وقد عزم بان يصون كل الصلاحيات المنوطة به ، وان يقوم بواجب المحافظة على تقاليد منصبه الذي يوازي بحسب ترتيب الأهمية في مناصب الدولة العثمانية منصب الصدر الأعظم ، واستقبل الشريف حسين لدى عودته إلى مكة استقبالا حارا من قبل أهالي الحجاز ، وامتاز الشريف حسين بن علي بحنكته السياسية وعلى الرغم من اتخاذه مواقف متشددة إزاء عدد من القضايا ، لكنه كان ينظر إلى مستقبله ومستقبل أبنائه بمنظار عربي وقد خيب أمال العثمانيين فيه خاصة بعد قيام الانقلاب العثماني في اسطنبول في جويلية 1908م على يد جماعة الاتحاد والترقي وخلع السلطان عبد الحميد الثاني[2].

ثانيا / المعارضة الخارجية : تلقت أوروبا الإعلان عن الخط الحجازي بدهشة بالغة واعتبرت إقدام الدولة العثمانية على مشروع مثل هذا ضربا من الخيال ، حيث كانت الدولة العثمانية أنذلك في وضع اقتصادي متدهور أوشكت فيه على الإفلاس بسبب ديونها الخارجية والداخلية ، حتى أن بعض الصحف الأوروبية أنذلك قد تطاولت عبر صفحاتها على المشروع والسلطان عبد الحميد الثاني بالاستهزاء والصخرية وخصصت لذلك أخبارا مطولة ورسوما كاريكاتيرية بذيئة ، ومع التقدم في إنشاء الخط وإظهار القائمين عليه لتضحيات كبيرة ، أخذت الدول الأوروبية تضع العراقيل للحيلولة دون إكمال العثمانيين لهذا

---

1 - عبد الكريم محمود غرايبية ، **تاريخ العرب الحديث** ، الأهلية للنشر والتوزيع ، بيروت ، لبنان ، 1984 ، ص 287.

2 - نوري السعيد ، **مذكرات نوري السعيد عن الحركات العسكرية للجيش العربي في الحجاز وسوريا 1916 - 1918** ط2، الدار العربية للموسوعات ، بيروت ، لبنان ، 1987 ، ص ص 8 ، 9 .

المشروع وأسرعت تلك الدول ولا سيما بريطانيا وفرنسا وروسيا للحيلولة دون مساندة الشعوب خاصة التي تخضع للاستعمار البريطاني والفرنسي من تقديم المساعدات والتبرعات المادية لفائدة انجاز مشروع سكة حديد الحجاز[1].

1- معارضة فرنسا : رأت فرنسا أن مشروع سكة حديد الحجاز سوف يعمل على زيادة إحكام السيطرة العثمانية على كافة أرجاء بلاد الشام وهذا ما يتعارض مع مصالحها العديدة هنالك خاصة وأنها تمتلك عدة امتيازات لبناء خطوط حديدية في بلاد الشام مثل خط دمشق - بيروت وخط دمشق - المزريب [2]، وكانت الشركة الفرنسية صاحبة الامتياز الأخير قد حصلت على ضمانات بعدم إنشاء سكة حديدية أخرى منافسة لها ومن بين هاته الضمانات نذكر منها :

1- ستعهد الحكومة العثمانية بأمور إدارة وتشغيل سكة حديد دمشق - حيفا وفروعها إلى مدير عام فرنسي .

2- إذا أرادت الحكومة العثمانية أن تستخدم مدراء ومهندسين أجانب في السكك الحديدية المتعلقة بخط دمشق - حماة فتنتدبهم من الفرنسيين على وجه الانحصار .

3- إن سكة حديد دمشق - معان ، ستسهر الحكومة العثمانية في تشغيلها بنفسها إلا أنها إذا أرادت لسبب من الأسباب إحالة هذه المهمة إلى شركة فيجب عليها أن تحيلها إلى شركة دمشق - حماة ، ويلاحظ أن الاتفاقية ذكرت سكة حديد دمشق - حيفا مع أن السكة ممتدة من درعا إلى حيفا فرع من فروع سكة حديد الحجاز إلى أن أسباب عدم ذكر الاسم الأصلي للسكة المذكورة قد أنشئت بإعانات جميع المسلمين فلا يجوز أن تعهد بأمر تشغيلها إلى مدير أجنبي وقد أدت هاته المفاوضات إلى نشوب خلاف حاد بين إدارة سكة حديد الحجاز

---

1 - صالح كولن ،**المرجع السابق** ، ص 21.

2 - الأمير شكيب أرسلان ، **لماذا تأخر المسلمون ؟ ولماذا تقدم غيرهم ؟** ، مؤسسة هنداوي للثقافة والتعليم ، القاهرة ، مصر 2012 ، ص 100.

في اسطنبول وإدارة خط دمشق - المز يريب وادعت الأخيرة بان إنشاء سكة حديدية جديدة إلى جانب سكتها سوف يلحق خسائر كبيرة بها [1].

كذلك عملت فرنسا بوسائل عدة لعرقلة المشروع وحالت بين المسلمين من سكان مستعمراتها في شمال إفريقيا وبين مساهمتهم في التبرع لمشروع سكة حديد الحجاز ولما اضطرت الدولة العثمانية إلى الاستدانة من بورصة باريس فرض الفرنسيون شروطا مشددة لمنح القروض وكان من بين هاته الشروط زيادة عدد الامتيازات الفرنسية في الشام في مجال النقل والسكك الحديدية ، كما فرضت فرنسا ضرائب جمركية باهظة على مستلزمات خط الحديد وعطلتها داخل الموانئ [2].

2 - معارضة بريطانيا : واجهت سكة حديد الحجاز معارضة شديدة من قبل بريطانيا إذ شعر البريطانيون بان طريق الهند الاستراتيجي بات مهددا من قبل العثمانيين خصوصا وان مسار السكة الحديدية كان قريبا من البحر الأحمر لاسيما المناطق الشمالية الشرقية منه علما بان البحر الأحمر كان يعد حلقة وصل رئيسية للطريق التجاري البريطاني المؤدي للهند مما زاد من مخاوف بريطانيا هو زيادة النفوذ الألماني في الدولة العثمانية خصوصا وان عددا من المهندسين الألمان كانوا يعملون في إنشاء السكة وبات النفوذ الألماني ينافس النفوذ البريطاني في المنطقة ، كما أن سكة حديد الحجاز ستكون قاعدة إستراتيجية مهمة في المنطقة تستطيع من خلالها تهديد الوجود البريطاني في مصر وسلامة الملاحة في قناة السويس ولاتخاذها كمحطة لاستقبال حجاج مصر والمغرب العربي وأخذت بريطانيا تحرض البدو وتغريهم بالمال والسلاح لتدمير الجسور ونزع القضبان الحديدية الخاصة بالسكة [3].

---

1 - ساطع الحصري ، **البلاد العربية والدولة العثمانية**، ط2،دار العلم للملايين، بيروت،لبنان ، 1960 ، ص 220.

2 - أحمد فهد بركات الشوابكة ، **المرجع السابق** ، ص 197.

3 - حسين فوزي نجاز ، **السياسة الإستراتيجية في الشرق الأوسط** ، ج 1، دن ، مصر ، 1953 ، ص 267.

وقد قامت بريطانيا بنشر شائعات بين المسلمين الهنود الذين يقومون بالتبرع لفائدة الخط الحجازي ومن بين هاته الشائعات أن التبرعات لا تستخدم في إنشاء الخط الحجازي كما حضر الاستعمار البريطاني على مسلمي الهند تعليق وسام خط حديد الحجاز الذي يمنح لكبار المتبرعين[1].

3 - المعارضة الروسية : لقد بدا الروس يتحركون نحو منطقة الخليج العربي في نهاية القرن 19م وبداية القرن 20م مستغلين في ذلك الروح العدائية التي تولدت لدى السلطان عبد الحميد الثاني ضد البريطانيين وقد شجعهم على ذلك ادعاءات العثمانيين بالسيادة على كثير من المناطق في الخليج العربي ، وترددت كثير من الشائعات على التسهيلات التي منحتها الدولة العثمانية للروس بشأن التنازل لهم عن بناء خط حديدي من طرابلس الشرق إلى الكويت وإقامة محطة للتزود بالفحم على سواحل الحجاز وهذا ما أشار إليه احد التقارير البريطانية التي رفعها المقيم السياسي في المنطقة في 22 ديسمبر 1897م .

ولقد اظهر القناصل البريطانيون تخوفهم من أن تتنازل الدولة العثمانية للروس عن عدة امتيازات في منطقة الحجاز والخليج العربي ، ولقد تخوف الروس من زيادة النفوذ الألماني في الدولة العثمانية خاصة في منطقة القرم والحجاز مما سيقطع الطريق عن روسيا وطموحاتها في إيجاد منافذ نحو المياه الدافئة بإضافة فقد أظهرت روسيا تخوفها من السكك الحديدية التي شرعت الدولة العثمانية مع ألمانيا في إنشائها عبر مختلف المناطق والولايات العثمانية والتي من أهمها سكة حديد برلين بغداد وسكة حديد الحجاز[2] ،حيث اظهر الروس

---

1 - صالح كولن، **المرجع السابق** ، ص 21.

2 - طارق نافع الحمداني ، "**العثمانيون والروس في الخليج العربي دراسة في العلاقات السياسية بينهما 1878 /1907** "، **ندوة رأس الخيمة التاريخية الثانية** ، رأس الخيمة ، الإمارات العربية المتحدة ، من 19- 21 نوفمبر 1988 ، مركز الدراسات والوثائق ، رأس الخيمة ، الإمارات العربية المتحدة ، 2001 ، ص ص 334-336- 341.

معارضاتهم لهاته السكك لأنها تقف في وجه أطماعهم في المنطقة لاسيما وان روسيا كان لها مشروع لمد خط حديدي عبر القوقاز ويقطع فارس حتى دخوله إلى أراضي الخليج العربي ، لقد تخوفت روسيا من أن يتقاطع الخط الحديدي الروسي مع الخط الحجازي والخط الألماني في بغداد هذا ما أدى بالقيصر الروسي بان يظهر معارضته لمشروع سكة الحجاز وان يعمل جاهدا على عرقلته من خلال إرسال السفراء والمبعوثين إلى أعيان وشيوخ القبائل في الحجاز يعرض عليهم مساندة روسيا لهم في حال أرادو الانفصال والاستقلال عن الحكم العثماني[1].

1 - سير أرنولد ويلسون ، **تاريخ الخليج** ، تر: محمد أمين عبد الله ، وزارة التراث القومي والثقافة ، سلطة عمان ، 1985، ص 185.

الفصل الثالث

النتائج المترتبة على إنجاز سكة حديد الحجاز

المبحث الأول

النتائج الدينية

المبحث الثاني

النتائج العسكرية

المبحث الثالث

النتائج الاقتصادية والاجتماعية

المبحث الأول:

النتائج الدينية

ترتب على إنجاز سكة حديد الحجاز نتائج دينية كبيرة حيث استهدف مشروع الخط الحجازي خدمة حجاج بين الله الحرام من خلال توفير وسيلة سفر يتوفر فيها الأمن و السرعة والراحة وحماية الحجاج من غارات البدو ومخاطر الصحراء التي كانوا يتعرضون لها في الطريق البري ومن هجمات القراصنة في الطريق البحري إضافة إلى توفير إمكانات وفرص أكبر للراغبين في أداء فريضة الحج نتيجة انخفاض تكلفة الحج فضلا عن أن الحاج أصبح يوفر كثيرا من الأموال التي كان ينفقها الحجاج في سفرهم سابقا[1].

وكان إنشاء سكة حديد الحجاز بمثابة عمل جبار قدمه السلطان عبد الحميد الثاني للمسلمين في كافة أرجاء المعمورة بوصفه خليفة للمسلمين وإيمانه وحرصه على تمكين كل المسلمين من أداء فريضة الحج و خدمة السلطان عبد الحميد الثاني للمسلمين، ولقد خلقت سكة الحجاز مجموعة من الآثار الإيجابية منها أنها أسفرت عن ثورة في البلاد والعباد والراحة للحجاج وتوطيد أواصل الرحمة بين الحجاج والتقارب بين المسلمين بعضهم ببعض وتزيد في تقاربهم وتألفهم و إتحادهم واتفاق كلمتهم رغم اختلاف أجناسهم ولغاتهم وبعد بلادهم ولقد أشادت عدة شخصيات في العالم الإسلامي في خطابات موجهة خصوصا للسلطان عبد الحميد الثاني بالمشروع مبينين دوره في تيسير الوصول إلى الكعبة المشرفة والتخفيف من المعاناة الكبيرة التي كان يعاني منها الحجاج قبل إنشاء السكة[2].

---

1 - صالح كولن، **المرجع السابق**، ص 21.

2 - عزه علي أقبيق، **السكك الحديدية إلى بلاد الشام أواخر الحكم العثماني وأثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية 1818 . 1891**، رسالة ماجستير، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة دمشق، سوريا، 2005، 2006، ص217.

وكان لإنشاء سكة حديد الحجاز دور في تنشيط حركة السفر، فقد زاد عدد الحجاج الذاهبين إلى الأماكن المقدسة، كما ازداد عدد الزوار والتجار وكان أغلب مستخدمي السكة ما بين عامي 1909. 1914م من الحجاج وكانت نسبة عائدات المسافرين تمثل نصف الدخل الكلي للسكة وكانت أي زيادة أو انخفاض في هذا الدخل ترجع إلى نصف الدخل الكلي للسكة وكانت أي زيادة في هذا الدخل ترجع إلى نسبة عدد الحجاج وكانت التسهيلات المقدمة للحجاج عاملا مهما في إنجاح السكة[1].

ولقد سمحت الحكومة العثمانية بنقل أهالي الحجاز مجانا بالقطار ولقد ازداد عدد حجاج قافلة الحج الشامي التي كانت تتألف من حجاج بلاد الشام والأناضول وروسيا إلى أربعة أمثال مابين سنتي 1900. 1913م وهذا راجع إلى سهولة السفر إلى البقاع المقدسة[2]، وباعتبار أن سكة حديد الحجاز أنشئت بأموال وتبرعات المسلمين أصدرت الحكومة العثمانية قانونا في 29 ديسمبر 1913م أكدت فيه أن السكة الحجازية وقفا إسلاميا[3].

1- ochsenwald.**op.cit** ,p101

2 - **ibid** , P 102.

3 - أحمد فهد بركات الشوابكه، **المرجع السابق**، ص 194.

المبحث الثاني:

النتائج العسكرية

بعد وصول سكة حديد الحجاز إلى المدينة المنورة بمثابة حدث على درجة كبيرة من الأهمية في تاريخ شبه الجزيرة العربية، حيث اتصلت لأول مرة بتقنية المواصلات الحديثة ومن بين النتائج العديدة التي حققتها السكة تبدو أهميتها العسكرية واضحة للعيان، إذ أصبح بإمكان الدولة العثمانية أن تنقل قواتها و معداتها بسرعة كبيرة نسبيا إلى الجزيرة العربية خاصة في أوقات الأزمات الخطيرة، وبظروف أحسن من ذي قبل، حيث كان الجنود يتعرضون لمخاطر كبيرة أثناء انتقالهم بين الشام والحجاز على متن الوسائل التقليدية .
وساعد استخدام هذه السكة في نقل القطاعات العسكرية على سرعة لإخماد حركات العصيان التي دأبت القبائل البدوية على القيام بها بصورة مستمرة ضد الدولة العثمانية وأصبح بمقدور القوات العثمانية الوصول إلى مناطق بعيدة كالحجاز واليمن بصورة سريعة وبسهولة كبيرة[1].

ولقد كان من أهداف السلطان عبد الحميد الثاني هو تعزيز سيطرة الدولة العثمانية على منطقة شبه الجزيرة العربية التي كانت سيطرتها عليها تكاد تكون اسمية ولقد أبرز العديد من الكتاب إلى إبراز هدف الدولة العثمانية من خلال زيادة نفوذها على الجزيرة العربية بفضل السكة وسياسة السلطان عبد الحميد الثاني تجاه شبه الجزيرة العربية واستخدمت الدولة العثمانية سكة حديد الحجاز لأغراض عسكرية حتى قبل إتمامها، حيث أرسلت حوالي (300) جندي سنة 1904م لمساعدة والي الحجاز لإخماد ثورات البدو والتي كانت قد اندلعت في المنطقة ونقلت تلك القوة عن طريق السكة من دمشق إلى معان ومن هناك واصلت تقدمها مشيا على الأقدام حتى العقبة[2].

---

1 - باتريك ماري ملز، **سلاطين بني عثمان الخمسة**، تر: حنا غصن، الدار العربية ، دمشق، سوريا، 1996، ص 108.

2 - إيريك زوكر، **تاريخ تركيا الحديث**، تر: عبد اللطيف العارس، مرا، سعد ضاروب، دار المدار الإسلامي، بيروت لبنان، 2013، ص187.

وبواسطة سكة حديد الحجاز أيضا أرسلت الحكومة العثمانية عددا من الكتائب العسكرية عام 1905م وانطلقت من دمشق إلى الحديدة في اليمن،وبين عامي 1905، 1906م استخدمت سكة حديد الحجاز لإرسال الجنود إلى اليمن دون مرورهم في قناة السويس وهكذا ساعدت السكة السلطات العثمانية على تشديد قبضتها على اليمن عام 1908م شنت بعض القبائل هجوما على القوات العثمانية في المدينة في المدينة المنورة فلم تلبث التعزيزات العسكرية حتى أخذت بالوصول بسرعة بواسطة سكة حديد الحجاز، فضلا عن استخدام السكة في نقل المؤن و الإمدادات للحميات العسكرية العثمانية في الحجاز واليمن[1].

ومن جانب أخر فقد عززت الحكومة العثمانية قواتها العسكرية في منطقة شبه الجزيرة العربية وكذلك حامياتها في المدن الواقعة على سكة حديد الحجاز حيث وصل عدد الجنود في معان وحدها على سبيل المثال إلى حوالي (300) جندي[2].

ولقد أفادت كذلك سكة حديد الحجاز في تقريب مناطق النفوذ العثماني من مناطق النفوذ البريطاني في مصر على طول ساحل البحر الأحمر وأصبحت الدولة العثمانية أكثر إطلاعا على مخططات ومؤامرات الإنجليز، والعمل على إحباطها وقد كان أحد أهداف السلطان عبد الحميد الثاني من إنشاء السكة هو القضاء على دسائس الإنجليز ومؤامراتهم في البحر الأحمر والجزيرة العربية، فضلا عن تهديد نفوذهم في المنطقة بشكل مستمر.

وعندما اندلعت الحرب العالمية الأولى في سنة 1914م زادت أهمية سكة حديد الحجاز باعتبارها وسيلة مهمة للاتصال مع شبه الجزيرة العربية خاصة في تعزيز القوات العثمانية بالمنطقة، وقد لعبت السكة دورا مهما في الثورة العربية بقيادة الشريف حسين ضد الدولة العثمانية ابتداء من سنة 1916م[3].

---

1 - توفيق على برو، **المرجع السابق،** ص ص36،37.

2 - **نفسه،** ص ص35،36.

3 - حصة تحت المجهر، **من أسكت الصافرة ؟،** قناة الجزيرة الإخبارية ،الدوحة، قطر، 9 ديسمبر 2009، الساعة 21:00 مساءا.

المبحث الثالث:

النتائج الاقتصادية و الاجتماعية

لقد كان لسكة حديد الحجاز أهمية بالغة في الجانبين الاقتصادي والاجتماعي خاصة على المناطق التي تمر بها السكة والمناطق والمدن المتاخمة لطريق السكة إذ استخدمها سكان وأهالي هاته المناطق في أسفارهم وتنقلاتهم بالإضافة إلى نقل محاصيلهم الزراعية ومنتوجاتهم التجارية إلى المدن الكبيرة والحواضر العامرة مثل دمشق بالإضافة إلى الموانئ التجارية، نتج على هذه الحركة الكبيرة نشاط اقتصادي وعمراني كبير في المدن والقرى القريبة من سكة حديد الحجاز.

لقد حققت مدينة دمشق مثلا قفزة كبيرة في المجال التجاري وهذا راجع إلى زيادة عدد الحجاج الذين يتوافدون عليها في موسم الحج نتيجة سهولة السفر بفضل سكة حديد الحجاز، ولقد كان هؤلاء الحجاج دور كبير في توسيع وتطوير الحركة التجارية، حيث تأسست في دمشق العديد من المراكز التجارية وازدهرت الأسواق فيها مثل سوق الحميدية الذي عرف حركة تجارية جد نشيطة، ونتيجة تلك الحركة الاقتصادية والتجارية النشطة في دمشق بفضل سكة الحجاز دفع ذلك ببعض من الناس إلى الإقامة في دمشق نتيجة توفر مناصب وفرص عمل كثيرة وهذا ما أدى إلى توسع مدينة دمشق[1]، وقد وفرت سكة حديد الحجاز فرص عمل للكثير من الناس خاصة في مجال العِتالة والتجارة والحِدادة وزيادة عدد الخانات والحمامات والفنادق وأصبحت مدينة دمشق وجهة مقصودة لمختلف المنتوجات الزراعية والفلاحية القادمة من أرجاء الشام المختلفة وذلك قصد نقلها عن طريق سكة حديد الحجاز إلى مختلف المدن والموانئ التي تمر بها السكة، وفي نفس الإطار أحرز سكان المناطق القريبة من سكة

1 - محمد كرد علي، **مجلة المقتطف** ، **المصدر السابق** ، ص ص 973 ، 974.

حديد الحجاز مكاسب اقتصادية وذلك عن طريق بيع مختلف المنتوجات الغذائية المحلية مثل الألبان إلى العمال الذين كانوا يعملون في إنشاء السكة، بالإضافة إلى كراء جمالهم ودوابهم وتأجيرها للعمال الذين كانوا يشتغلون على السكة الحديدية[1].

كما تدفقت أعداد كبيرة من السكان من مختلف الولايات والأقطار العربية للعمل في سكة حديد الحجاز، ولقد استفاد كذلك سكان المدن التي تمر بها سكة الحجاز من المحطات التي أنشئت على طول السكة وذلك من خلال بيع ومقايضة منتوجاتهم مع الحجاج ولقد ساعدت كذلك سكة حديد الحجاز على ظهور قرى جديدة واتساع رقعة الأراضي الزراعية نتيجة الحركية الاقتصادية الكبيرة التي جاءت نتيجة الحركية الاقتصادية الكبيرة في المنطقة[2].

ومن جهة أخرى ساعدت سكة حديد الحجاز على تطوير المناطق المجاورة لها واستعادة بعض المدن أهميتها مثل معان وعمان وذلك من خلال إقامة بعض الفنادق والمطاعم فيها حيث أن هاته المدن أصبحت محطات راحة للمسافرين وللتزود بالفحم بالنسبة للقطار[3]، أما بالنسبة إلى المدينة المنورة فقد عرفت حركة اقتصادية كبيرة وزيادة سكانية معتبرة وهذا راجع لإنشاء سكة حديد الحجاز ودوره في تنمية المدينة والمنطقة، كما عرفت كذلك المدينة المنورة تطورا عمرانيا واجتماعيا وثقافيا بفضل السكة، ولقد كان من أهداف السلطان عبد الحميد الثاني من خلال إنشائه لهاته السكة هو خلق انصهار ثقافي بين المدن الحجازية والحواضر الكبرى الشامية خاصة مثل دمشق وهذا لنشر الانفتاح الفكري والحضاري بين السكان خاصة في ضل الفارق الثقافي والحضاري والفكري بين الشام المتفتح والمتنور والحجاز الذي مازالت فيه بعض القبائل البدوية المتعصبة والمنغلقة عن ركب الحضارة، ولقد ساهمت سكة حديد

1 - مصطفى نبيل،" **المدينة المنورة: طيبة الحجاز**"، **مجلة العربي**، ع 252، الكويت، وزارة الإعلام الكويتية، 1979 ص89.

2 - **المنار** (القاهرة)، ج7، مج15، 1912، ص ص53،52.

3 - **نفسه**، ص53.

الحجاز كذلك إثر وصولها إلى منطقة الحجاز إلى إحداث تأثيرات في الجانب الاجتماعي حيث أصبح سكان المدينة المنورة والمناطق المجاورة لها يستعملون كلمات ومصطلحات أجنبية وعربية جديدة تخص وسائل النقل السككية مثل التذاكر والفاجون وغيرها[1].

ومن جانب أخر أسهمت سكة حديد الحجاز في تنشيط الحركة السياحية في الطريق الرئيسي للسكة أو في الخطوط الفرعية المترابطة بها مما ساهم في انتعاش الأوضاع الاقتصادية واتساع صادرات مختلف المدن مثل حيفا وحوران ونتيجة لذلك تم بناء المدارس في المدن التي تمر بها السكة وذلك لكبر هاته المدن واتساعها وقد فتحت كذلك فروع للمصارف العثمانية بها كما استفادت الدولة العثمانية من سكة حديد الحجاز في الجانب الاقتصادي من خلال استثمار الثروات الطبيعية في المناطق التي تشقها السكة الحجازية وذلك من خلال الاستفادة من الثروات الباطنية والمعدنية مثل النحاس والحديد[2].

1 - ochsenwald, **OP**, **CIT**, P132.

2- **Ibid**, p132.

الخاتمـــــة

الخاتمة

يعتبر مشروع سكة حديد الحجاز واحدا من المشاريع الضخمة التي تبناها السلطان عبد الحميد الثاني واعتبر انجازه بمثابة تحدي كبير للدول الأجنبية بالنظر إلى الأموال الطائلة التي احتاجها المشروع من جهة وتدهور الوضع المالي للدولة العثمانية من جهة أخرى بالإضافة إلى الهزائم والانحلال الذي منيت به الدولة العثمانية أواخر القرن التاسع عشر ميلادي، وفي الإمكان استخلاص بعض الملاحظات المهمة حول مشروع سكة حديد الحجاز والتي من ضمنها :

1- كان مشروع سكة حديد الحجاز بمثابة استمرار لطريقة القوافل القديم الذي كان يربط بلاد الشام بشبه الجزيرة العربية ، وقد ترتب على هذا المشروع تقريب المسافة بين أجزاء الجزيرة العربية وتقوية العلاقات بين أبناء الوطن الواحد .

2- أدى السلطان عبد الحميد الثاني دورا كبيرا في انجاز المشروع من خلال رعايته له بوصفه خليفة للمسلمين .

3- لعل مشروع سكة حديد الحجاز كان من بين أهم الخيارات المطروحة أمام عبد الحميد الثاني لإنجاح فكرة الجامعة الإسلامية التي كان يأمل فيها الشيء الكثير لبقائه في السلطة .

4- ومع أن المشروع كان ينطوي في ظاهره على تعزيز التضامن الإسلامي خدمة للإسلام والمسلمين ، إلا انه كان ينطوي أيضا في باطنه على دوافع أخرى إستراتيجية وعسكرية واقتصادية غير معلنة .

5- ألهب المشروع الحماسة الدينية لدى المسلمين على حد سواء ، وهو ما كان يخطط له السلطان معتقدا بما لا يقبل الشك بان طموحاته السياسية يمكن لها أن تتحقق على المدى البعيد .

6- شكلت التبرعات النقدية والعينية مصدرا رئيسيا لتمويل بناء سكة حديد الحجاز ، وقد ساهم المسلمون سواء داخل الدولة العثمانية أم خارجها في التبرع للمشروع وانفرد هذا

المشروع بكونه الوحيد في الدولة العثمانية الذي تم بنائه وتمويله بعيدا عن الشركات والمصارف الأجنبية .

7- حقق مشروع سكة حديد الحجاز العديد من الفوائد في مقدمتها تسهيل أداء فريضة الحج لأعداد كبيرة من الحجاج وأحدثت السكة تغييرات كبيرة في المناطق التي تمر بها أو تلك القريبة منها ، كان من بينها اتساع المدن وازدياد عدد سكانها وتحقيق قفزة اقتصادية بها.

8- لم يرق المشروع منذ البدء في بعض الأوساط الأجنبية والمحلية ، فقد عارضت بعض الدول الأوروبية المشروع باعتباره إما منافسا لمشاريعها أو انه سيشكل خطرا على مصالحها المختلفة في المنطقة كما اتخذ البدو موقفا معاديا من السكة لأنه تسبب في قطع مورد في قطع مورد رزقهم الأساسي والذي كان يقوم على نقل الحجاج على ظهور الجمال مقابل بعض الأموال ، كما لم يرق المشروع منذ انطلاقه للأشراف المعاصرين له الذين وجدوا فيه رغبة عثمانية جديدة مفادها أكثر مركزية مما مضى في السيطرة على البلاد .

لقد كان لمشروع سكة حديد الحجاز عدة نتائج منذ أن كان فكرة إلى أن شرع بالعمل فيه وهذا ما استعرضناه ، لكن تبقى لسكة حديد الحجاز دورا كبيرا على مسرح الأحداث التاريخية بالمنطقة خاصة بعد خلع السلطان عبد الحميد الثاني عن العرش ووصول جماعة الاتحاد و الترقي لهرم السلطة في الدولة العثمانية و دخول هاته الأخيرة لغمار الحرب العالمية الأولى إلى جانب ألمانيا و في المقابل اندلاع الثورة العربية بقيادة الشريف حسين و أبنائه سنة 1916م ضد الحكم التركي ، و لقد لعبت سكة حديد الحجاز في هاته الفترة دورا مهما يحتاج إلى دراسات و أبحاث معمقة .

الملاحــــــق

الملحق رقم:01



العنوان: خريطة لمسار سكة حديد الحجاز.[1]

[1] –. حصة تحت المجهر، **من أسكت الصافرة ؟**، قناة الجزيرة الإخبارية ،الدوحة، قطر، 9 ديسمبر 2009.

الملحق رقم: 02 [1]



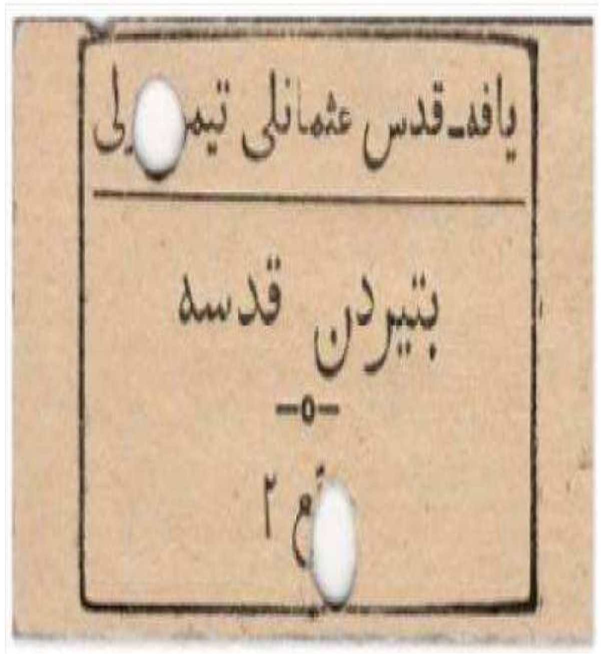
عمال يشتغلون على بناء سكة حديد الحجاز.



حفل تدشين السكة في المدينة المنورة.



الأوسمة والنياشين الممنوحة لكبار المتبرعين لمشروع سكة حديد الحجاز.



تذكرة ركوب قطار الحجاز.

---

[1] هذه الملاحق مأخوذة حصة تحت المجهر، **من أسكت الصافرة ؟**، قناة الجزيرة الإخبارية ،الدوحة، قطر، 9 ديسمبر 2009.

الملحق رقم 03 :

أسماء المحطات	المسافة بالكيلو	الارتفاع عن سطح البحر	المحطات التي فيها ماء	أسماء المحطات	المسافة بالكيلو	الارتفاع عن سطح البحر	المحطات التي فيها ماء
قدم شريف	00	686	*	حالات عمار	595	761	
كسوة	21	735	*	ذات الحج	608	691	*
دير علي	31	700		بئر هرماس	632	747	*
مسجد	50	620	*	الهضم	654	754	
جباب	63	643		المحطب	677	750	
قبب	69	624		تبوك	692	775	*
محجة	78	601		وادي الاثيل	720	844	
شفرة	85	599		دار الحج	744	904	
اذرع	91	587		مستيقة	755	950	
خربة الغزالة	106	575		الاخضر	760	882	*
الدرعا	123	529	*	جميس	782	908	
نصيب	136	586		وادي السعد	805	964	
المفرق	162	711	*	المعظم	822	981	*
خربة السمراء	185	558		خشم صنعاء	853	1033	
الزرقاء	203	617	*	الدار الحمراء	880	1103	
عمان	222	737	*	المطلع	904	1151	
القصر	234	941		أبو طاقة	918	966	
لوين	249	772		المرجم	930	914	
الجيزة	260	721	*	ميدان صالح	955	781	*
الضبعة	279	752		العلا	980	684	*
خان زبيب	295	782		البدايع	999	603	*
سواق	309	758		مشهد	1012	670	
قطرانة	326	873	*	سهل المطران	1034	600	
منزل	308	840		زمرد	1049	714	
فريفرة	367	893		البتر الجديد	1072	739	
الحسا	378	822	*	الطويرة	1090	670	
جروف الدراويش	397	958	*	المدرج	1116	460	
عنيزة	423	1051		هدية	1133	385	
وادي الجرذون	440	1080		جداعة	1155	457	*
معان	459	1084		أبو النعم	1143	418	
غدير الحج	475	1000		اصطبل عنتر	1189	530	*
بئر الشيدية	487	996		بوير	1208	472	
عقبة	514	1152		ديار ناصف	1228	489	
بطن الغول	520	1125		بواط	1247	531	*
وادي الرتم	530	994		الحفيرة	1268	540	
تل الشحم	546	850		المحيط	1287	750	*
الرملة	555	806		ا لمدينة المنورة	1302	619	
المدورة	572	734	*				

ومن محطة درعا يخرج فرع حديدي إلى حيفا ومحطاته هي : المز يريب ، تل الشهاب ، زيزون ، وادي كليب ، المقارن ، شجرة ، صماخ ، الحمة ، جسر المجامع ، بيسان ، العفولة ، الشمال ،حيفا

جدول أسماء المحطات[1].

[1] – محمد لبيب البتنوني، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني، ط2، دن، مصر1911، ص30.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

- أولا: القرآن الكريم

أ / المصادر بلغة العربية

1- أرسلان شكيب ، لماذا تأخر المسلمون ؟ولماذا تقدم غيرهم؟ ، مؤسسة هنداوي للثقافة والتعليم ، القاهرة ، مصر ، 2012.

2- الإصطخري أبو إسحاق إبراهيم محمد ، المسالك والممالك، دن، القاهرة، مصر،1961.

3- أنطونيوس جورج ، يقضة العرب ، تاريخ حركة العرب القومية ، تر: ناصر الدين الأسدي وإحسان عباس ، ط8 ، دار العلم للملايين ، بيروت ،لبنان ، 1987.

4- أزوتونا يلماز ، تاريخ الدولة العثمانية ، تر: عدنان محمد محمود سلمان ، مج2، شركة الهلال المساهمة الطباعة والنشر والصحافة والدعاية،إسطنبول، تركيا ،1990.

5- باشا إبراهيم رفعت ، مرآة الحرمين أو الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية ،ج2 ،مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة ، مصر ،1925.

6- البستاني سليمان، عبرة وذكرى الدولة العثمانية قبل الدستور وبعده، مطبعة الأخبار بيروت ، لبنان ،1908.

7- البيتوني محمد لبيب ، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج حلمي باشا الثاني، ط2، دن مصر ، 1911.

8- الحصري ساطع ، البلاد العربية والدولة العثمانية ، ط2 ، دار العلم للملايين ، بيروت لبنان ،1960.

9- حليم إبراهيم بك، التحفة الحلمية في تاريخ الدولة العلية، مؤسسة الكتب الثقافية للنشر و التوزيع، بيروت ، لبنان، 1988.

10- عبد الحميد الثاني، مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني ،تر: محمد حرب ، دار الانصار ,القاهرة ,مصر ,1978.

11- عبد الحميد الثاني، مذكراتي السياسية ، ط5، مؤسسة الرسالة ،بيروت ، لبنان،1986.

12- السعيد نوري، مذكرات نوري السعيد عن الحركات العسكرية للجيش العربي في الحجاز وسوريا 1916-1918، ط2، الدار العربية للموسوعات ، بيروت، لبنان ،1987.
13- علي محمد كرد، خطط الشام ،ج5، المجمع العلمي العربي ، بيروت ، لبنان ، 1971.
14- المحامي محمد فريد بك، تاريخ الدولة العلية العثمانية ، ط2، دار الفداء للنشر والتوزيع ، بيروت ،1981.

ب/ المراجع بلغة العربية

1- اوغلو اكمل الدين احسان، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، تر:صالح سعداوي، ج1 مركز الابحاث للتاريخ والفنون والثقافة الاسلامية، إسطنبول، تركيا، 1999.
2- برو توفيق علي، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني 1908-1914، معهد الدراسات العربية العالمية ، القاهرة ، مصر ،1961.
3- البلوري مطلق، الوجود العثماني في شمال الجزيرة العربية 1908-1922، دار البشائر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2011.
4- جارشلي اسماعيل حقي اوزون، امراء مكة والمدينة في العهد العثماني، تر: خليل علي مراد، د ن، البصرة، العراق، 1995.
5- الحمود نوفان رجاء، حركات العسكر في بلاد الشام في القرنين السادس عشر والسابع عشر الميلاديين، دار الحكمة للنشر، بيروت، لبنان، 1996.
6- الدباغ مصطفى مراد، القبائل العربية وسلائلها في بلاد فلسطين، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت لبنان،1976.
7- زوكر ايريك، تاريخ تركيا الحديث، تر: عبد اللطيف العارس، مرا: سعد ضاروب، دار المدار الاسلامي، بيروت، لبنان، 2013.
8- الشوابكة احمد فهد بركات، حركة الجامعة الاسلامية، د ن، البصرة ،العراق، 1984.

9- صالح زكي، بريطانيا والعراق حتى عام 1914، دارسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري ، مطبعة العاني، بغداد، العراق، 1968.

10- طرازي فليب دي، تاريخ الصحافة العربية ،ج2، المطبعة الأدبية، بيروت، لبنان، 1913.

11- عمر عبد العزيز عمر، تاريخ المشرق العربي 1516-1922، دار النهضة العربية للطباعة و النشر و التوزيع، الاسكندرية، مصر، 1992.

12- العيساوي شارل، التاريخ الاقتصادي لهلال الخصيبي 1800-1914، تر: رؤوف عباس حامة، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 1900.

13- غرايبية عبد الكريم محمود، تاريخ العرب الحديث، الأهلية للنشر والتوزيع ، بيروت لبنان، 1984.

14- عبد الغني عازف، تاريخ امراء مكة المكرمة من 629-1926، دار البشائر للطباعة والنشر والتوزيع ، بيروت، لبنان، 1984.

15- محمد السيد عبد العزيز، سكة حديد الحميدية، د ن، القاهرة، مصر، 1991.

16- المرجة موفق بني، صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد الثاني والخلافة الاسلامية، مؤسسة صخر الخليج للطباعة والنشر والتوزيع والاعلان، الكويت ، 1984.

17- المغربي عبد القادر، جمال الدين الافغاني، د ن، القاهرة، 1948.

18- ملز باتريك ماري، سلاطين بني عثمان الخمسة،تر: حناغصن، الدار العربية للموساعات، دمشق سوريا،1996.

19- نجار حسين فوزي، السياسة الاستراتيجية في الشرق الاوسط، د ن، القاهرة، مصر، 1953.

20- نصيف حسين بن محمد، ماضي الحجاز وحاضره، ج1، مكتبة ومطبعة خضير القاهرة ،مصر ،1930.

21- وهبة حافظ ،جزيرة العرب في القرن العشرين ،ط5، دار النهضة العربية للطاعة والنشر ، القاهرة، مصر ،1982.

22- ويلسون سير ارنولد ، تاريخ الخليج ، تر: محمد امين عبد الله ، وزارة التراث القومي والثقافة ، سلطنة عمان ،1985.

ج/ الكتب الأجنبية :

1- albert howrani, the emergence of the modern middle, east london,1981.

2- edward mesd earle ,the gate power and the boghdad railway,london,1982.

3- showst and fordand ezd karul show ,history of the ottoman empire and modern turky 1808-1915 ,vol2,newyork ,usa,1977.

4- william ochsenwold ,opposition to political ,centralization un south Jordan and the hejaz 1900-1914 ,califonia ,usa ,vol (lx///),n046 ,october 1973.

د/المجلات :

1- الأفغاني سعيد ، قصة الخط الحديدي الحجازي لم تتم فصوله ، مجلة العربي ، ع 280 وزارة الإعلام الكويتية، الكويت ،1981 .

2- التوهامي محمد محمد، رحلة العبدري الى الحجاز، مجلة الدارة ، ع4، س9 د.ن، د.م 1984.

3- السعدون خالد حمود، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز اسبابها، وتطوراتها، مجلة الدارة ،ع2، تصدر عن دارة الملك عبد العزيز ، الرياض، السعودية ، فيفري،1989.

4- الشرعة ابراهيم فاعور، موقف القبائل البدوية من قافلة الحج الشامي والخط الحديدي الحجازي في القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، مجلة الدارة ،ع4، ، تصدر عن دارة الملك عبد العزيز، الرياض السعودية ، جويلية ،2015.

5- علي محمد كرد، سكة الحجاز ، مجلة المقتطف ،ج11، مج 22، د ن ، القاهر، مصر .1904

6- كولن صالح ، سكة حديد الحجاز ، مجلة الحراء ،ع16 ، القاهرة ، مصر، مركز التوزيع والنشر ، سبتمبر 2009.

7- نبيل مصطفى، المدينة المنورة ، طيبة الحجاز، مجلة العربي،ع252 ، وزارة الإعلام الكويتية، الكويت، 1979.

ه/الجرائد :

1- المنار (القاهرة) ، مج3، ج7 ، 1900.

2- المنار (القاهرة) ، مج15، ج7 ، 1912.

و/الرسائل الجامعية :

1- أقبيق عزة علي ، السكك الحديدية إلى بلاد الشام وأواخر الحكم العثماني وآثاره السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية 1818-1891 ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ، جامعة دمشق ، سوريا، 2005-2006.

2- الجراح صباح حسين أعقاب ، الأملاك السنية في العراق 1876-1909 ، رسالة ماجستير ، كلية الأداب ، جامعة الموصل ، العراق، 2000.

ز/الندوات :

1- الحمداني طارق نافع ، العثمانيون في الخليج العربي ، دراسة في العلاقات السياسية بينهما 1878-1907 ، ندوة رأس الخيمة التاريخية الثانية ، رأس الخيمة ، الإمارات العربية المتحدة من 19-21 نوفمبر 1988 ، مركز الدراسات والوثائق ، رأس الخيمة ، الإمارات العربية ، 2001.

ك/ الموسوعات و المعاجم

1- صابان سهيل، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، السعودية ، 2000.

ل/الحصص التلفزيونية

1 - حصة تحت المجهر، من اسكت الصافرة ؟ قناة الجزيرة الاخبارية ، الدوحة ، قطر 9 ديسمبر 2009.

الفـــهارس